



ESTRATEGIAS
LOCALES
UN PLAN
METROPOLITANO

B

Ibarlucea 2030

PLAN URBANO LOCAL









Ibarlucea 2030



PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Ibarlucea. 2014



Estimados vecinos y vecinas:

Como Presidente Comunal de Ibarlucea me resulta muy grato presentarles el Plan Urbano Local Ibarlucea 2030, que ha surgido de un importante proceso de participación encauzado en el Área Metropolitana de Rosario.

Nuestra Comuna crece día a día y es valorada por brindar a los ciudadanos de la región un lugar interesante y confortable para vivir. Sin embargo, necesitamos hacer una apuesta mayor: queremos ordenar su crecimiento a futuro para garantizar un desarrollo sustentable, basado en una adecuada relación entre los usos residenciales y los usos industriales, entre el suelo urbano y el suelo rural.

Día a día trabajamos con cada vecino y vecina para resolver los problemas que se presentan con el mayor compromiso que demanda la gestión comunal, pero a través del presente Plan podemos pensar juntos el futuro de nuestra localidad visualizando sus posibilidades de transformación urbanística con una mirada a 10 o 15 años, y hemos hecho eso convencidos de que tomaremos mejores decisiones en el quehacer diario si tenemos en claro un proyecto a largo plazo.

Este Plan incluye posibles proyectos estratégicos que podremos impulsar junto a localidades vecinas, con una perspectiva metropolitana y regional. Existen importantes iniciativas a potenciar a partir de establecer consensos y pautar acciones comunes con otras comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario. Son importantes los desafíos a escala local, pero existen iniciativas que se pueden potenciar para mejorar la comunicación y afianzar los lazos territoriales si nos asociamos a otras localidades vecinas, fundamentalmente a Granadero Baigorria y a Rosario que se encuentran más próximas.

Por este motivo decidimos encauzar en la Comuna esta iniciativa que se llevó adelante gracias a nuestra incorporación al “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano” junto a doce comunas y municipios que constituyen el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM ROSARIO) y que fueron integradas en una primera fase de su implementación.

Distintas instituciones participaron en su desarrollo, coordinadas por el ECOM, (CONICET, INTA, Colegio de Arquitectos y Universidad Nacional de Rosario), prestando colaboración técnica y aportando personal idóneo que se sumó a la tarea encauzada por los equipos técnicos del ECOM y por nuestros técnicos locales.

El desarrollo fue posible gracias al Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), encuadrado en el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del Gobierno Nacional, y al financiamiento aportado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y por el Gobierno de la provincia de Santa Fe.

Es una decisión política de la actual gestión comunal incorporarse a esta acción metropolitana con el objetivo de posicionar a Ibarlucea y de mejorar sustancialmente la calidad de vida de todos nuestros vecinos. Estoy convencido de que esta experiencia marcará el rumbo a seguir para transformar positivamente nuestra localidad y mejorar la calidad de vida de nuestra gente.

Jorge Massón

Presidente Comunal de Ibarlucea

ÍNDICE

10 **INTRODUCCIÓN.**

CAPÍTULO 1.

CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD

Ubicación en el territorio metropolitano 18

Descripción general de la localidad20

Proceso de urbanización 21

- Configuración urbana y cambios de uso de suelo 21

- Transformaciones recientes 22

- Caracterización del suelo rural..... 25

CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

Sistemas Generales	28
• Sistema vial jerárquico	28
• Sistema ferroviario	28
• Sistema de espacios verdes	28
• Equipamientos urbanos significativos	31
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor	31
Ejes temáticos sectoriales	36
• Urbanización y vivienda	36
• Déficit habitacional	37
• Estado de las infraestructuras y los servicios	42
• Desarrollo del suelo periurbano y rural	46
• Accesibilidad y movilidad	50
• Desarrollo industrial y productivo	50
Principal normativa vigente	52
Síntesis de los principales problemas urbanísticos	54
Identificación de las potencialidades locales	59

CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local	64
• Criterios generales	64
• Criterios particulares adoptados para las localidades del COM	66
Síntesis de las estrategias de desarrollo para el COM	73
Objetivos de transformación urbana	80
Criterios de urbanización a nivel local	82
Políticas y acciones para el desarrollo local	83
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda	83
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes	86
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad	86
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios	88
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios	88
• Modelo Integrado de las estrategias para el desarrollo local	94
Grandes operaciones estructurales	96
Instrumentos normativos y de gestión	110
• Normas urbanísticas generales	110
• Normas urbanísticas particulares	110
• Reglamento de edificación	112
• Instrumentos de gestión para la concertación	112
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano	113

INTRODUCCIÓN

12

La dimensión metropolitana resulta hoy una condición indispensable para abordar las complejas transformaciones existentes en el territorio actual, a fin de proyectar de manera conjunta el desarrollo de un Área Metropolitana más equitativa, consensuada e integrada. La ciudad de Rosario, cabecera del área, desarrolló una amplia trayectoria en materia de planificación urbanística. Desde las primeras décadas del siglo XX, junto a la aprobación del primer Plan Regulador de la ciudad en 1935, la mirada ampliada al territorio regional ha resultado esencial en la definición de los distintos lineamientos planteados por los diversos planes y estudios urbanos propuestos; entre los más recientes, el Plan Director de Rosario 2001, el Plan Urbano 2007-2017 y el Plan Estratégico Rosario Metropolitano (PERM)¹.

Esos instrumentos marcaron un rumbo a seguir y se constituyen en importantes antecedentes en materia de planificación del Área Metropolitana de Rosario (AMR), la cual toma mayor impulso a partir de 2010 con la creación del Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM), organismo que involucra hoy una asociación voluntaria de 25 localidades que rodean la ciudad de Rosario. Este Ente se conforma en un ámbito de planificación y gestión de iniciativas metropolitanas, y se configura como referente en la coordinación y promoción de políticas públicas consensuadas; también, se consolida como un actor clave en la asistencia a las comunas y municipios que lo integran para desarrollar sus propios instrumentos de planificación local: los Planes Urbanos locales (PUL).

Con la promulgación de la Ley Provincial de Áreas Metropolitanas N°13.532 en abril de 2016, impulsada por el gobierno de la

Provincia de Santa Fe, se le otorga al ECOM Rosario el estatus de Ente Público no Estatal. Se impulsa con esta ley la creación de otros entes de coordinación entre ciudades y comunas de una determinada región de la provincia de Santa Fe y se establece que la naturaleza de la asociación será la de gestionar, planificar, coordinar y promover distintas políticas acordadas entre las diferentes localidades que la integran, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

En este contexto y aprovechando las sinergias logradas se puso en marcha el “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, mediante el cual se inició un proceso que en una primera fase incluye la elaboración de los Planes Urbanos Locales (PUL) de trece comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario, entre las que se encuentra la Comuna de Ibarlucea.

Esta iniciativa viene a solucionar un problema importante para la mayor parte de las localidades del área, las cuales no cuentan con instrumentos de planificación actualizados que incorporen herramientas acordes a las necesidades actuales. A nivel local, el único municipio del AMR que dispone de un plan urbano de estas características es la ciudad de Rosario. Ante esta situación, la mayoría de las localidades se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N°7.317/67 y N°563/78; o en el mejor de los casos con normas locales parciales o con planes desactualizados.

La elaboración del “Plan Urbano Local Ibarlucea 2030” supone no solo la actualización y reformulación implícita del cuerpo nor-

1. Ver Cuaderno N° 2 ECOM, 2014. Disponible en <http://www.ecomrosario.gob.ar>

mativo vigente, sino, sobre todo, su adecuación a los objetivos y políticas concertadas a nivel metropolitano. Los proyectos y propuestas urbanísticas que se planteen en Ibarlucea juegan un papel clave en la consolidación de un plan metropolitano, conformado por las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT) definidas para el AMR y acordado en Mayo de 2014 por los 21 intendentes y presidentes comunales integrantes en ese entonces del ECOM. Los nuevos compromisos asumidos a escala metropolitana obligan a la comuna a repensar sus propuestas y a revisar su cuerpo normativo, a fin de actualizarlo encuadrando los lineamientos a seguir, para encauzar tanto el desarrollo local como propiciar el desarrollo metropolitano. Se hace necesario reforzar los instrumentos que faciliten una gestión asociativa entre el sector público y el sector privado, como también el desarrollo de proyectos estratégicos en forma conjunta con otras localidades que puedan encontrar financiamiento por parte del gobierno provincial y nacional. En la práctica, los procesos de planificación territorial metropolitana, así como su integración con los procesos de planificación urbana local, se presentan como una arena compleja, dinámica y cambiante en sus entornos y desafíos. Los mismos requieren nuevas modalidades de gestión del territorio con un fuerte sentido de innovación y participación de las comunidades sobre las que se despliegan.

Comprender que la ciudadanía a través de las instituciones que la representan debe constituirse en un sujeto protagonista de estas definiciones es clave a los fines de iniciar un proceso de planificación territorial integral, inclusivo y participativo. Con este objetivo y para consensuar los lineamientos a seguir se han desarrollado, en el curso del año 2015, 2016 y 2017, jornadas de trabajo con la participación del conjunto de localidades que in-

tegran el Cuadrante Oeste Metropolitano (COM), en las cuales participaron los técnicos designados por la localidad de Ibarlucea. Más recientemente se llevó adelante una jornada intensa de trabajo para elaborar un diagnóstico sobre la situación urbanística general de la comuna y para debatir -junto a las fuerzas vivas, su Presidente Comunal, funcionarios, actores políticos, empresariales y personal técnico- la propuesta preliminar de plan. Se analizaron en esa instancia las principales temáticas a tener en cuenta para la elaboración del Plan Urbano Local, y se profundizaron aspectos generales y particulares de las Directrices de Ordenamiento Territorial.

Entre Noviembre de 2016 y Mayo de 2017 se realizaron 13 jornadas participativas de esas características en las localidades del Corredor Sur, Corredor Norte y Cuadrante Oeste Metropolitanos integradas al programa. El desarrollo de los encuentros se llevó adelante bajo la metodología de taller, se generaron mesas de trabajo que abordaron los procesos de planificación territorial en dos momentos diferentes. En una primera instancia, se llevó adelante un mapeo de los problemas prioritarios y, en una segunda instancia, se realizó un mapeo de estrategias acordadas a fin de caracterizar y ponderar las alternativas de solución a los mismos.

El taller desarrollado en la Comuna de Ibarlucea contó con una importante participación ciudadana, y abarcó una amplia heterogeneidad de representaciones: miembros de la sociedad civil, empresarios, desarrolladores inmobiliarios, vecinos y funcionarios del gobierno local y provincial. Contar con esta multiplicidad de actores permitió el intercambio de miradas, a veces contrapuestas, en un clima de trabajo colaborativo y propositivo. Con las conclusiones obtenidas del proceso participativo encauzado se

14 procedió a efectuar la revisión final del documento de plan, cuyo texto se presenta en esta oportunidad.

El proceso en curso en el AMR, encuadrado en el “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, es inédito en el país y la región. Su desarrollo es posible gracias a la colaboración, participación e involucramiento de los actores políticos e institucionales que integran el ECOM Rosario y a la colaboración y el aporte financiero del gobierno nacional y provincial. A todos ellos, nuestro profundo y sincero agradecimiento.

DIRECCIÓN GENERAL ECOM Rosario

Marzo de 2018

Acebal
 Álvarez
 Alvear
 Arroyo Seco
 Capitán Bermúdez
 Coronel Domínguez
 Empalme Villa Constitución
 Fighiera
 Fray Luis Beltrán
 Funes
 General Lagos
 Granadero Baigorria
 Ibarlucea
 Pavón
 Pérez
 Piñero
 Pueblo Andino
 Pueblo Esther
 Puerto General San Martín
 Ricardone
 Roldán
 Rosario
 San Lorenzo
 Soldini
 Timbúes
 Villa Constitución
 Villa Gobernador Gálvez
 Zavalla





B



CAPÍTULO 1.**CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

Ibarlucea (IB), como el resto de las localidades que integran el Ente de Coordinación Metropolitana Rosario (ECOM Rosario), está inserta en un particular proceso de planificación que implica su abordaje a partir de una doble lectura: una más amplia y compleja (metropolitana) y otra de mayor aproximación (local). Tanto en la etapa de diagnóstico como de propuesta de plan se transita en un ida y vuelta de un escenario a otro, en la búsqueda de los ajustes necesarios entre la construcción del plan local y el plan metropolitano.

En ambas lecturas existe una preocupación especial por resolver de manera apropiada el punto de contacto que se establece entre los centros urbanos y el territorio rural en el cual se insertan; relación que debe asumir adecuadamente un espacio de intermediación y transición: el espacio interurbano.

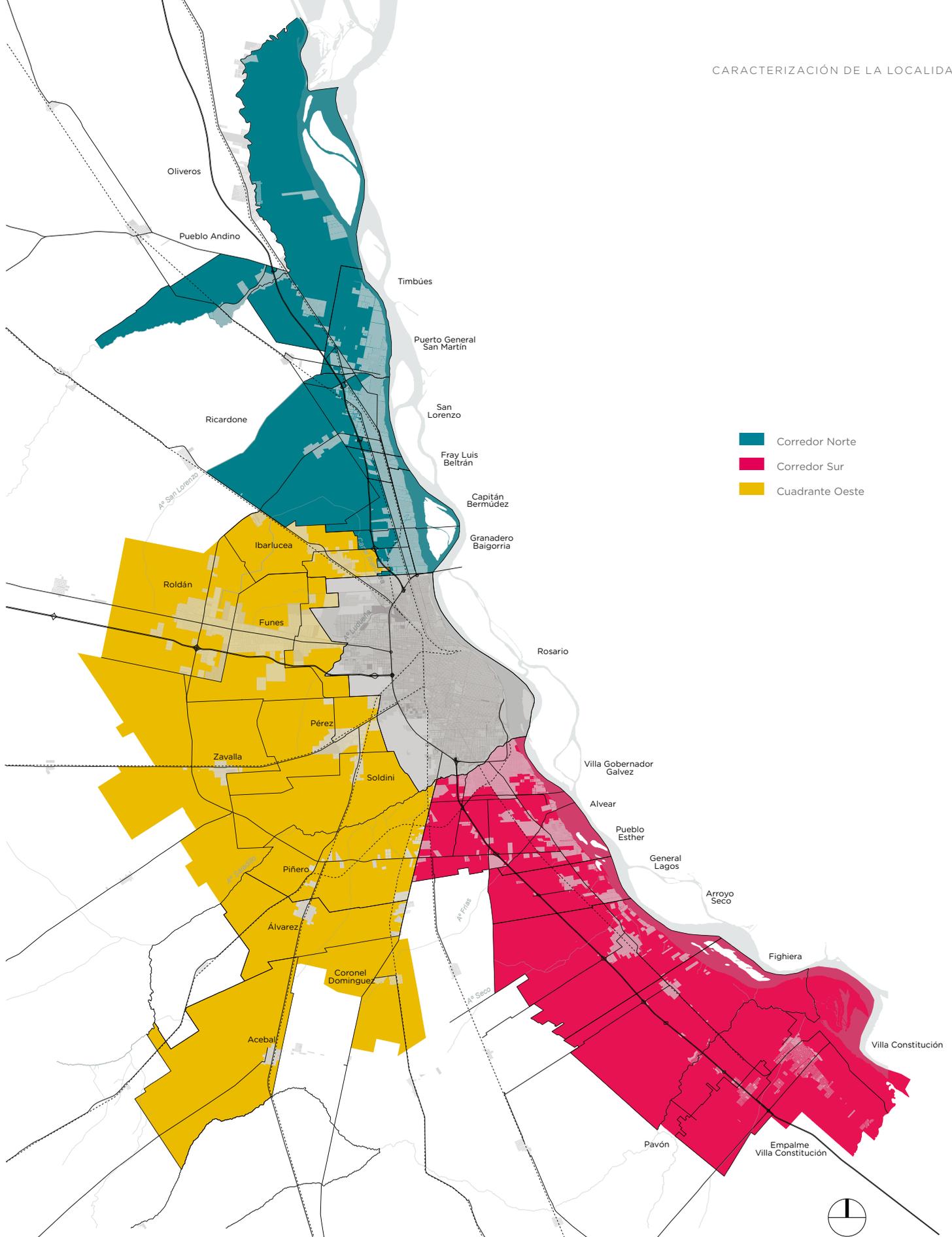


18 UBICACIÓN EN EL TERRITORIO METROPOLITANO

Ibarlucea (IB) integra el Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario (AMR) y su jurisdicción se ubica de manera contigua a la ciudad de Rosario. Se estructura, principalmente, sobre la ruta nacional N°34 y las vías del Ferrocarril General Manuel Belgrano. Es atravesada, además, por la ruta provincial N°34-s que la conecta con las ciudades de Granadero Baigorria (correspondiente al Corredor Norte) y Funes (del Cuadrante Oeste), entre otras. El distrito correspondiente a Ibarlucea forma parte de la cuenca del arroyo Ludueña, y en su territorio se encuentran los canales Ibarlucea y Urquiza.

Los núcleos urbanos que se localizan en el Cuadrante Oeste Metropolitano se vinculan entre sí por diversas vías de comunicación que los conectan con la ciudad central, sin llegar a consolidar una estructura de corredor (a diferencia de como sucede en el Corredor Norte y Corredor Sur). Estos centros se distancian entre sí y de Rosario por la presencia de áreas rurales intermedias. Las relaciones entre el territorio y los procesos económico-sociales han determinado un paisaje urbano y rural que tuvo su origen mayormente en la actividad productiva rural. Es así que este ámbito territorial presenta características análogas y problemáticas comunes que requieren ser abordadas coordinadamente entre todas las localidades que lo conforman.

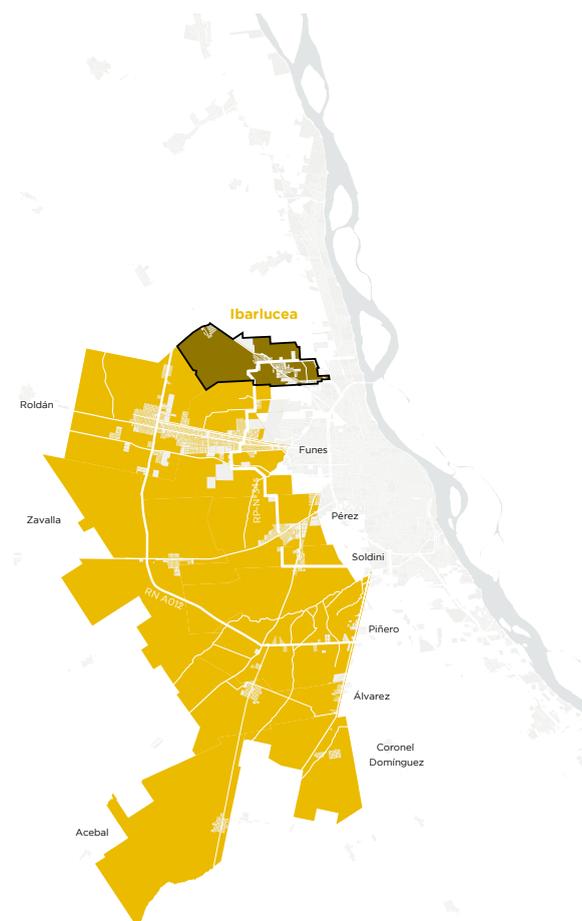
La existencia de diversas infraestructuras viales y ferroviarias que estructuran y relacionan a las distintas localidades pertenecientes al Cuadrante Oeste Metropolitano, junto a las características propias de este territorio, determinan una condicionante común al desarrollo local, lo cual obliga a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local y potencien estas vinculaciones y la existencia de hechos naturales de valor.



20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

Si bien Ibarlucea se encuentra localizada de forma contigua al noroeste de la jurisdicción de Rosario, ambos centros urbanos están distanciados entre sí por 19 Km aproximadamente; se comunican mediante una infraestructura territorial histórica, la ruta nacional N°34.

Tiene una extensión territorial de 47 km² y su área residencial queda definida en una superficie aproximada de 6,2 km². Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 4.402 habitantes en un total de 1295 hogares, presentando en los últimos periodos intercensales crecimientos del 79,76% (1991-2001) y del 69,11% (2001-2010). Este crecimiento es muy importante si se considera que la variación intercensal promedio en las localidades del Cuadrante Oeste Metropolitano ha sido de un 20,52% entre 1991 y 2001 y de 16,71% entre 2001 y 2010 y que la ciudad de Rosario ha presentado en ambos periodos incrementos de 0,05% y 4,30% respectivamente. Por otro lado, la estructura etaria mantiene las características generales del cuadrante: la población hasta los 14 años representa el 27,15%; entre 15 y 65 años -población económicamente activa- representa el 66,72%; y los mayores a 65 años el 6,13%. La densidad poblacional de su área residencial es de 815,2 hab./km², mientras que en la totalidad de su jurisdicción alcanza los 93,66 hab./km². Si se toma




4.402 Hab
CENSO 2010

69,11%
VARIACIÓN
INTERCENSAL
(2001 - 2010)


6,2 Km²
SUP. URBANA


815,2 Hab/Km²
(EN ÁREAS URBANAS)
93,66 Hab/Km²
(RURAL + URBANA)

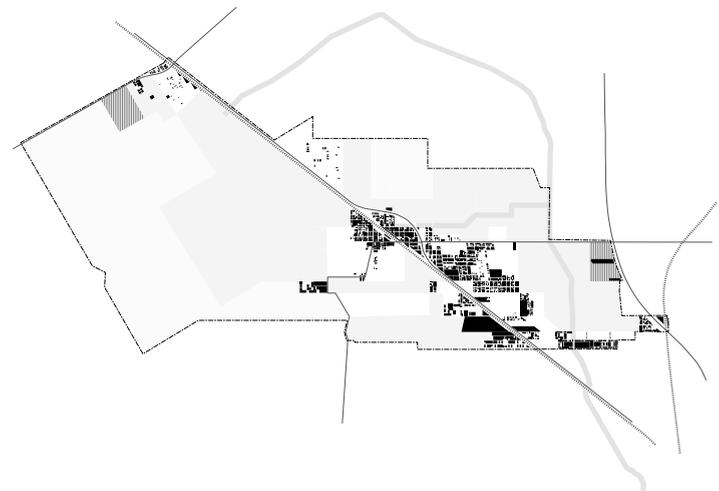
en cuenta la población total del Cuadrante Oeste Metropolitano, Ibarlucea aporta el 4,8% de sus habitantes y el 0,3% del Área Metropolitana de Rosario.

PROCESO DE URBANIZACIÓN

CONFIGURACIÓN URBANA Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

En 1891, se inaugura la estación Ibarlucea, llamada originalmente "KM 409", correspondiente al ex Ferrocarril Central Córdoba. Seis años después surge la urbanización denominada "Villa Posse", de más de 140 ha, que no llega a efectivizarse y es recalificada como área rural. En 1912, la viuda de Melitón de Ybarlucea y Alcácer -Rita Alcácer y Benegas- junto a su hijo Juan Manuel de Ybarlucea fundan en terrenos de su propiedad, circundante a la ya existente estación ferroviaria, el poblado de "Villa Ybarlucea". Éste depende de la Comisión de Fomento de Pueblo Alberdi hasta el 5 de marzo de 1915, fecha en la que el entonces Gobernador Dr. Manuel Menchaca expide el decreto por el que se aprueba la traza del pueblo, se crea la comuna, y se constituye la primera Comisión de Fomento. La actividad principal en su origen es la agropecuaria. En 1924 se inaugura la Escuela Fiscal N°152, Estanislao del Campo, en 1946 se crea el Club Logaritmo Rugby y en 1967 se construye el Cementerio Jardín de Ybarlucea -el cual se inaugura en 1974-.

La urbanización original se compone a partir del amanzanamiento de un fragmento de la lonja dispuesta en forma oblicua a la traza del ferrocarril. Queda definida en ocho manzanas dispuestas en



Suelo urbano ocupado, 2017.

22 dirección este-oeste y tres manzanas posicionadas en dirección norte-sur, atravesadas por el ex Ferrocarril Central Córdoba. Esta situación genera manzanas de forma irregular y triangulares. La primera extensión de la planta fundacional se realiza alrededor de 1938, la cual se desarrolla al sur del ferrocarril y al noroeste del casco urbano, de forma triangular.

Posteriormente, se realizan nuevas y diversas urbanizaciones, en especial a partir de las décadas de 1960 y 1970, que adoptan morfologías y lógicas distintas de la planta urbana histórica, algunas incluso se encuentran muy alejadas de ésta. Por ejemplo, entre los años 1973 y 1975 se afecta un área de más de 200 ha al sur de la intersección con la ruta nacional AO12 y las vías del ferrocarril, totalmente desconectada del poblado y sin servicios -incluso con un sector en riesgo de anegamiento-, sin embargo, se realiza la apertura de calles, en la actualidad aún registra un nivel muy bajo de ocupación.

Por otra parte, se identifica una pequeña área urbanizada intersticial con relativo grado de consolidación entre la nueva y la vieja traza de la ruta AO12, (modificada al pavimentarse). Cuando se realiza la pavimentación de la ruta nacional N°34 la Comuna de Ibarlucea solicita la modificación de su traza, de manera que no atraviese su centro urbano. Se termina de pavimentar en 1940, transformándose en la vía de acceso principal a la localidad. Otro ejemplo, como ya se mencionó, lo constituye el atravesamiento de la ruta provincial N°34-s que conecta Ibarlucea con Granadero Baigorria, Funes y Pérez.

Su estación ferroviaria refuncionalizada para diversos usos (recreativos, culturales y educativos), resulta un espacio de encuen-

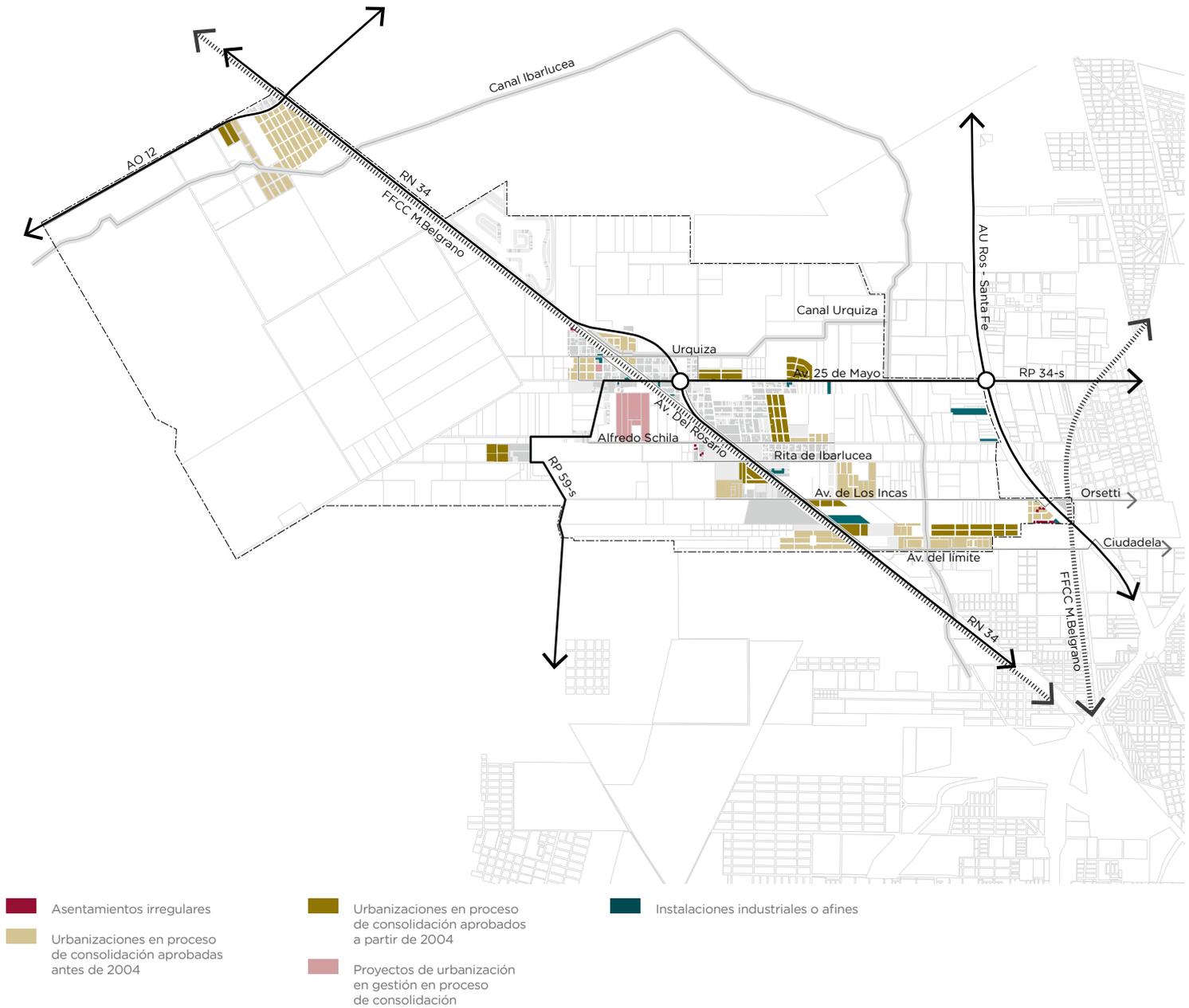
tro central para la comunidad. El territorio rural circundante es de gran relevancia, con las actividades agropecuarias -especialmente producción hortícola y extensiva de soja, trigo y maíz-. También hoy la industria, la residencia y los usos recreativos vinculados al gran incremento de población que se registra en los últimos años adquiere peso en el desarrollo local. En los últimos décadas, adopta un perfil fuertemente residencial, tanto para vivienda permanente como para la temporada veraniega o de fines de semana.

TRANSFORMACIONES RECIENTES

En las últimas dos décadas se destaca, principalmente, el desarrollo de nuevas urbanizaciones, barrios cerrados y abiertos dispersos en todo el ámbito jurisdiccional de la localidad. Se incrementa así, en gran medida, la superficie de suelo urbano. Sobre la ruta nacional N°34, km 10, se desarrolla el Club de Campo La Rinconada, una urbanización cerrada de 120 ha que cuenta con campo de golf, cancha de polo, circuitos de equitación, entre otras instalaciones y equipamientos propios.

Sobre el límite jurisdiccional con la ciudad de Rosario se encuentra el Club de Campo Los Álamos, barrio privado de 28 ha, que presenta un alto nivel de consolidación. A mil metros de éste se localiza el barrio Logaritmo de 33 ha (incluidas las instalaciones de dicho club). En la intersección de Av. Los Incas y Los Mayas se encuentra el barrio Campos de Ibarlucea. Sobre la AO12, a metros de la intersección con la ruta nacional N°34, se localiza el barrio Scuba Fields de 7 ha.

Por otro parte, se identifica la existencia de un asentamiento irregular de aproximadamente 150 habitantes localizado en el límite



Plano 1. Proceso de completamiento y expansión de las áreas urbanizadas

24 con Granadero Baigorria, junto a la autopista Rosario-Santa Fe. Estos pobladores recurren a dicha ciudad para acceder a distintos servicios debido a su mayor proximidad, respecto al núcleo central de Ibarlucea.

También se registran nuevos loteos y barrios abiertos dispersos como, por ejemplo: el barrio abierto Las Magnolias, al suroeste de la planta urbana sobre la ruta nacional N°34; un nuevo loteo al oeste de la ruta provincial N°34-s; el loteo El Paraíso, al oeste de la planta urbana; el barrio Altos de Ibarlucea entre las calles Av. Los Incas y Rita de Ibarlucea, junto a Nueva España; el barrio Fincas del Rosedal, ubicado sobre la ruta provincial N°34-s a 2 km de la autopista Rosario-Santa Fe, de 22 ha (con obras ya iniciadas); entre otros. A su vez, ya se han realizado la apertura de trazados en la franja territorial de 22 hectáreas de extensión lindante al norte del Barrio Logaritmo.

También se registra un notable incremento de ocupación y completamiento de las parcelas correspondientes a urbanizaciones previas: se consolida el loteo situado en el cuadrante noroeste de la estación ferroviaria; se urbaniza el sector ubicado entre la ruta

provincial N°34 y las vías ferroviarias (junto al núcleo original); se incrementa notablemente la ocupación en la franja localizada entre la ruta provincial N°34-s y la Avenida de los Incas; como también, en menor medida, en el loteo Echeverría.

Frente al importante aumento de superficie destinada a la residencia en toda la jurisdicción de Ibarlucea, se profundiza el conflicto en torno a la aplicación de productos agroquímicos en cercanía a las áreas urbanas.

Según la clasificación del Catastro Provincial, la configuración actual de los usos del suelo está dada en la mayor superficie declarada de la localidad por la categoría “suelo rural” (81% de la superficie total) concentrado en el 4,8% de las fincas. El “suelo urbano” ocupa el segundo lugar (7,4% de la superficie total) y está constituido por la mayoría de las fincas de la localidad (57,5%) con un 83,1% de su superficie edificada. La superficie de suelo calificada como “suburbano” (7% de la superficie total) está constituido por el 2 % de fincas, con un 6,2% de su superficie edificada. El “suelo suburbano loteado” constituye el 4,7% de la superficie total, registrando el 35,7 % de fincas con un 10,7% de superficie edificada.

Tipo de zona	Cantidad de Fincas	%	Sup. Terreno (Hectáreas)	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada (m ²)	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	3.668	57,5	351	7,4	212.243	83,1	6,0
Suburbano	127	2,0	331	7,0	15.774	6,2	0,5
Suburbano Loteado	2.278	35,7	224	4,7	27.297	10,7	1,2
Rural	306	4,8	3.854	81,0	0	0,0	0,0
TOTAL	6.379		4.760		255.314		0,5

Tabla 1. Usos del suelo. Fuente: SCIT al 30/04/2015

CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

El Área Metropolitana de Rosario, en general, y el Cuadrante Oeste, en particular, se caracterizan por poseer entre los núcleos urbanos grandes espacios verdes de carácter productivo dentro de los cuales se pueden diferenciar dos situaciones: por un lado, el suelo rural donde se dan mayormente las producciones extensivas y, por el otro, el espacio intermedio a definir como periurbano.

Como se evidencia en el cuadro anterior, la superficie de suelo rural representa el mayor porcentaje dentro de los límites distritales de Ibarlucea, seguido por el suelo urbano y suburbano. Ubicada a ambos lados de la ruta nacional N°34, la localidad expandió su suelo urbano en franjas sobre este eje, y generó un extenso perímetro con parcelas a calificar dentro de la categoría de suelo periurbano, ubicadas entre el suelo urbano y el rural.

El periurbano es el encargado de mediar entre el suelo rural y el suelo urbano, proteger el paisaje productivo que rodea a las localidades, contener los procesos de expansión urbana, filtrar el uso de agroquímicos usados para la producción de alimentos, rescatar los espacios naturalmente destinados a cumplir funciones hídricas como reservorios, contribuir a proteger y recuperar el hinterland productivo de cada localidad, reforzar su capacidad de abastecer las demandas de consumo de la región e incorporar fuentes de trabajo que la actividad genera. Así el suelo periurbano genera un espacio con características paisajísticas, ambientales, productivas y sociales propias.

La planificación del territorio periurbano y rural, teniendo en cuenta todos los elementos que lo componen, es fundamental para establecer una buena convivencia entre los suelos urbano y rural, y generar en el espacio intermedio un nuevo modo de habitar la ruralidad.



**CAPÍTULO 2.****DIAGNÓSTICO**

La caracterización territorial de Ibarlucea, la ubicación en el Área Metropolitana de Rosario y la particular articulación de usos del suelo y dinámicas de urbanización nos ofrecen una primera lectura de la configuración urbana y las transformaciones recientes, así como la particular condición rururbana. A continuación, se pretende profundizar en el conocimiento de la situación urbana de la comuna, mediante el diagnóstico de los Sistemas Generales (viario, ferroviario, espacios verdes y equipamientos urbanos) y de aquellas cuestiones clave que merecen un tratamiento particularizado (infraestructuras y servicios, movilidad, desarrollo industrial, productivo y de servicios, vivienda y ruralidad), que denominaremos “Temáticas Sectoriales”. Asimismo, se describe la principal normativa vigente para finalizar con la síntesis de los problemas y las potencialidades de la localidad.



SISTEMAS GENERALES

SISTEMA VIAL JERÁRQUICO

La red vial está conformada por las principales calles de la localidad y hace posible la estructura de sostén para el sistema de movilidad. Como parte de este sistema pueden definirse dos tipos de corredores en la localidad, según su jerarquía o relevancia en relación con el flujo que puedan cargar y a su capacidad para vincular distintos sectores urbanos y relacionar a la comuna con el territorio circundante:

Corredores Primarios. Los conforman la ruta nacional N°34 y la ruta provincial N°34-s (Avenida 25 de Mayo en el sector urbano).

Corredores Secundarios. Los conforman la Avda. del Rosario y las calles transversales que vinculan la planta urbana con la ruta nacional N°34 (Urquiza, Alfredo Schila, Rita de Ibarlucea, la Avenida de los Incas y Av. del Límite).

SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario está compuesto por el eje conformado por las vías del Ferrocarril General M. Belgrano, que se extiende de noroeste a suroeste a lo largo de la localidad, y se encuentra en

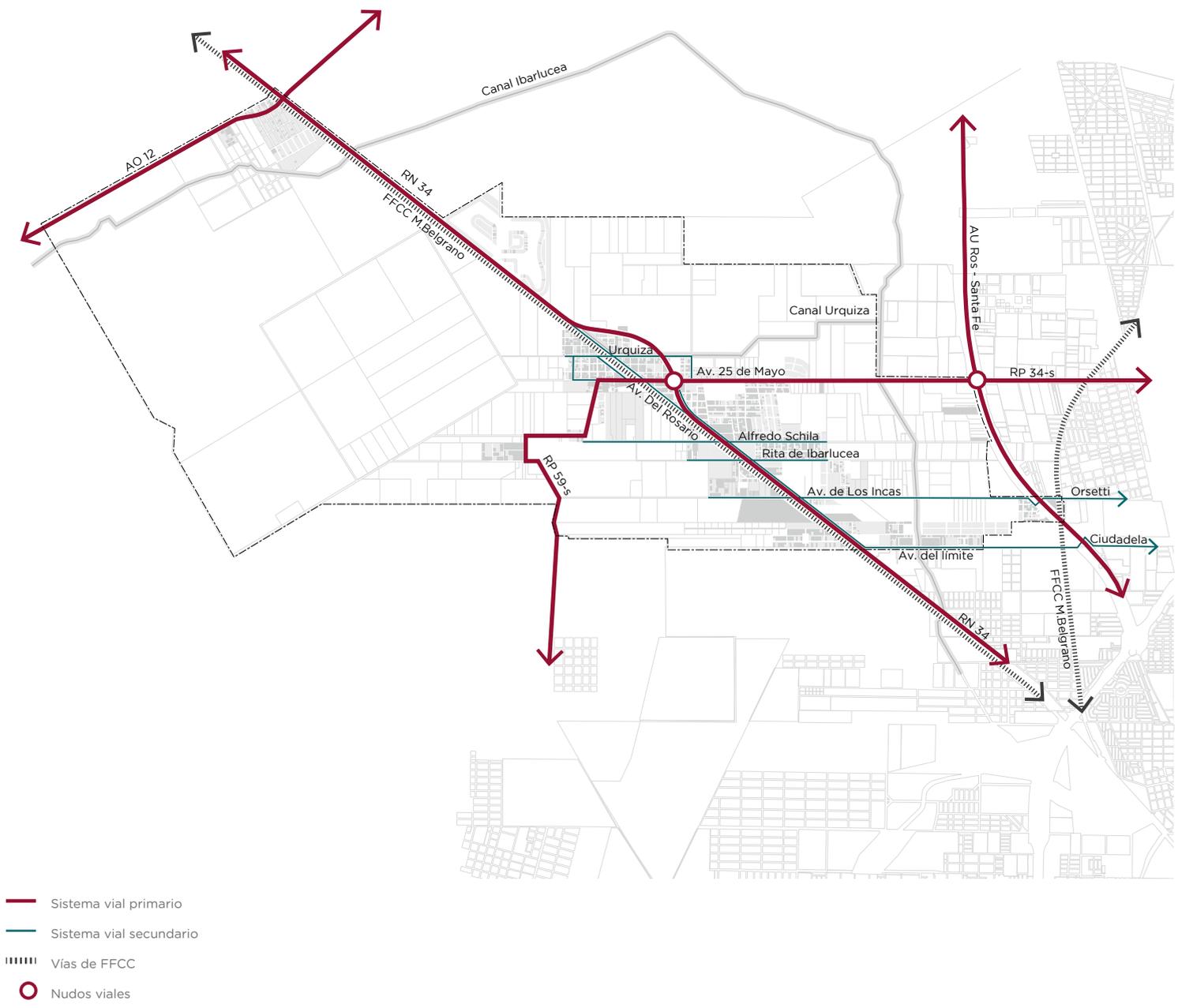
el centro de la planta urbana con el predio correspondiente al cuadro de estación. Este atravesamiento constituye una complejidad a resolver, en la medida que fragmenta en dos el tejido urbano, y provoca discontinuidades e interrupciones en el sistema vial de la localidad.

SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

El sistema de espacios verdes está constituido por todos aquellos sitios del territorio comunal que, en general, presentan las siguientes características comunes: valor distintivo por sus dimensiones, morfología, características ambientales, y concentración de determinadas actividades. Son lugares que desempeñan una función estructural en la organización espacial de la localidad y del territorio, así se trate de terrenos de dominio público o privado. Por sus características físicas y funcionales, se distinguen tres categorías de espacios verdes bien diferenciadas:

Bordes de los canales Urquiza e Ibarlucea. La localidad está atravesada por los canales Urquiza e Ibarlucea, los cuales representan un área de gran valor paisajístico, y se presentan como potenciales corredores verdes a valorizar.

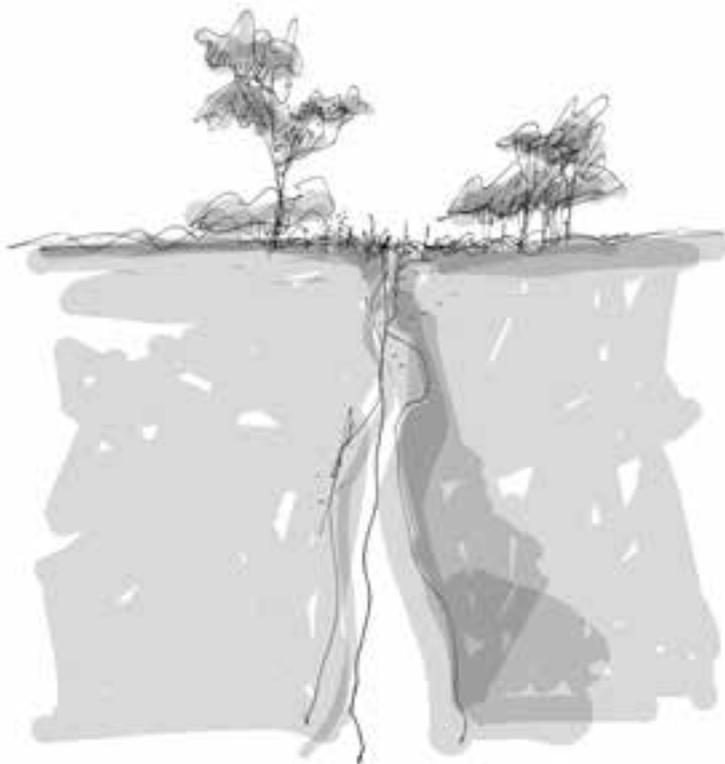
Parques, plazas y paseos. Incluye los espacios abiertos de la localidad con dimensiones y características ambientales especiales y cuyo uso colectivo está destinado, fundamentalmente, a actividades recreativas. Especialmente, la parcela del cuadro de estación asume un rol protagónico en la vida comunitaria de la localidad, constituyendo el espacio público de mayor trascendencia. Existen, además, grandes predios con predominantes masas arbóreas de gran valor, pertenecientes al sector privado,



Plano 2. Sistema Vial Jerárquico y Ferroviario

30 mayormente dedicados al deporte y la recreación, como el Club Social y Deportivo Ibarlucea y el Club Logaritmo Rugby.

Suelo Periurbano. Comprende las parcelas implantadas alrededor de las áreas urbanas, destinadas principalmente a actividades productivas rurales, que funcionan como filtro gradual entre el suelo urbano y el suelo rural.



EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

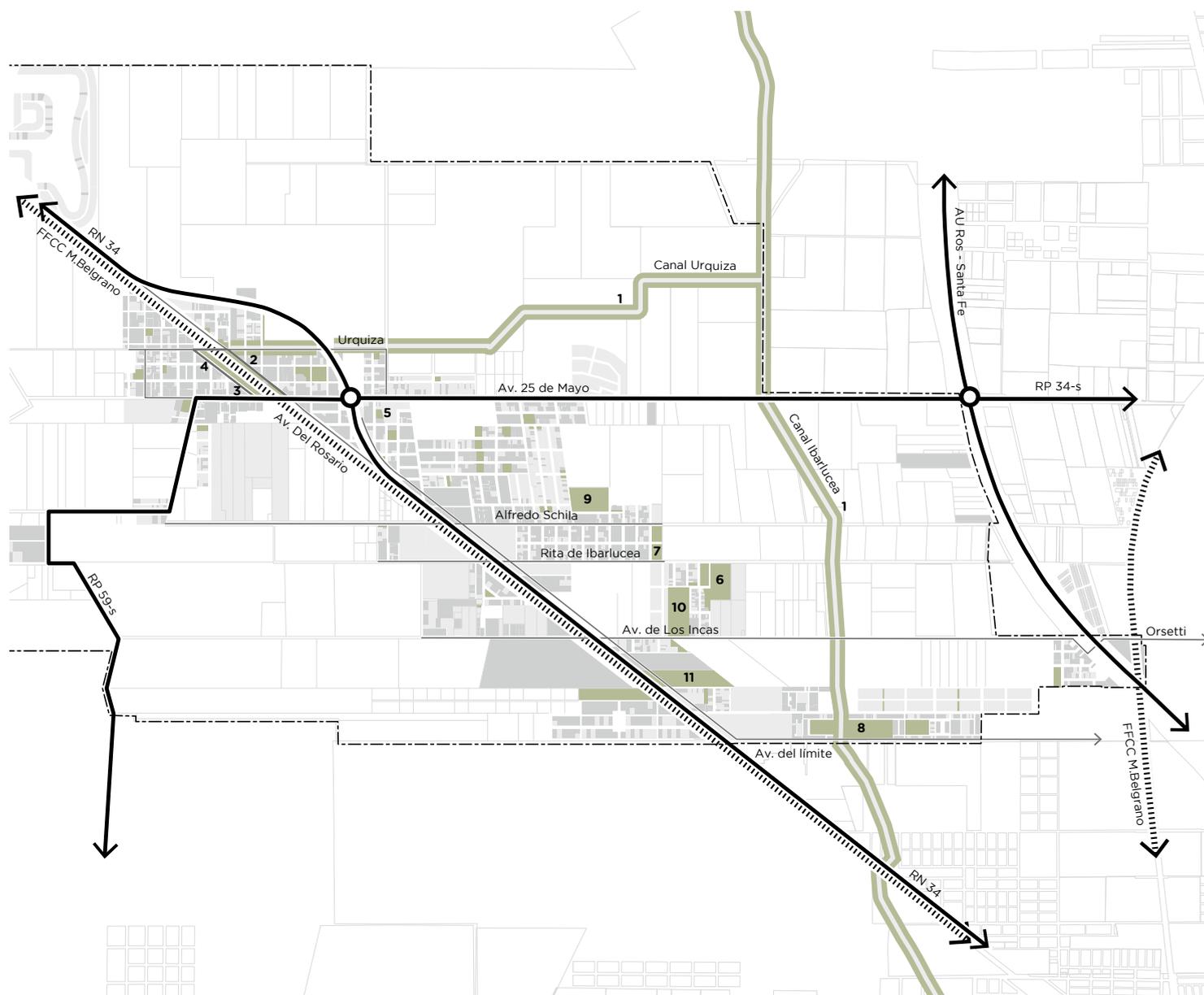
Entre los principales equipamientos urbanos, cabe mencionar, en primer lugar, el cuadro de la estación, no sólo por su valor como espacio público y patrimonial, sino también por sus instalaciones e infraestructura de soporte a las actividades culturales y deportivas que ahí se desarrollan. Otro espacio cultural significativo es el Centro Cultural Julio Migno donde funciona la Asociación Civil de la Biblioteca Popular y el Salón Comunal Unión y Progreso.

Ibarlucea cuenta con una escuela de educación primaria, un establecimiento de educación secundaria, un jardín comunal, un jardín provincial y tres centros de educación para adultos. Existe, asimismo, una granja educativa privada localizada en el sur de la localidad.

Los establecimientos dedicados al deporte y recreación son el Club Social y Deportivo Ibarlucea y el Club Logaritmo Rugby.

Respecto a los equipamientos de salud, se registra un centro de salud para la atención de primer nivel, que resulta insuficiente frente a la demanda local. La población se atiende generalmente en el Hospital Escuela de Granadero Baigorria y en los hospitales de Rosario.

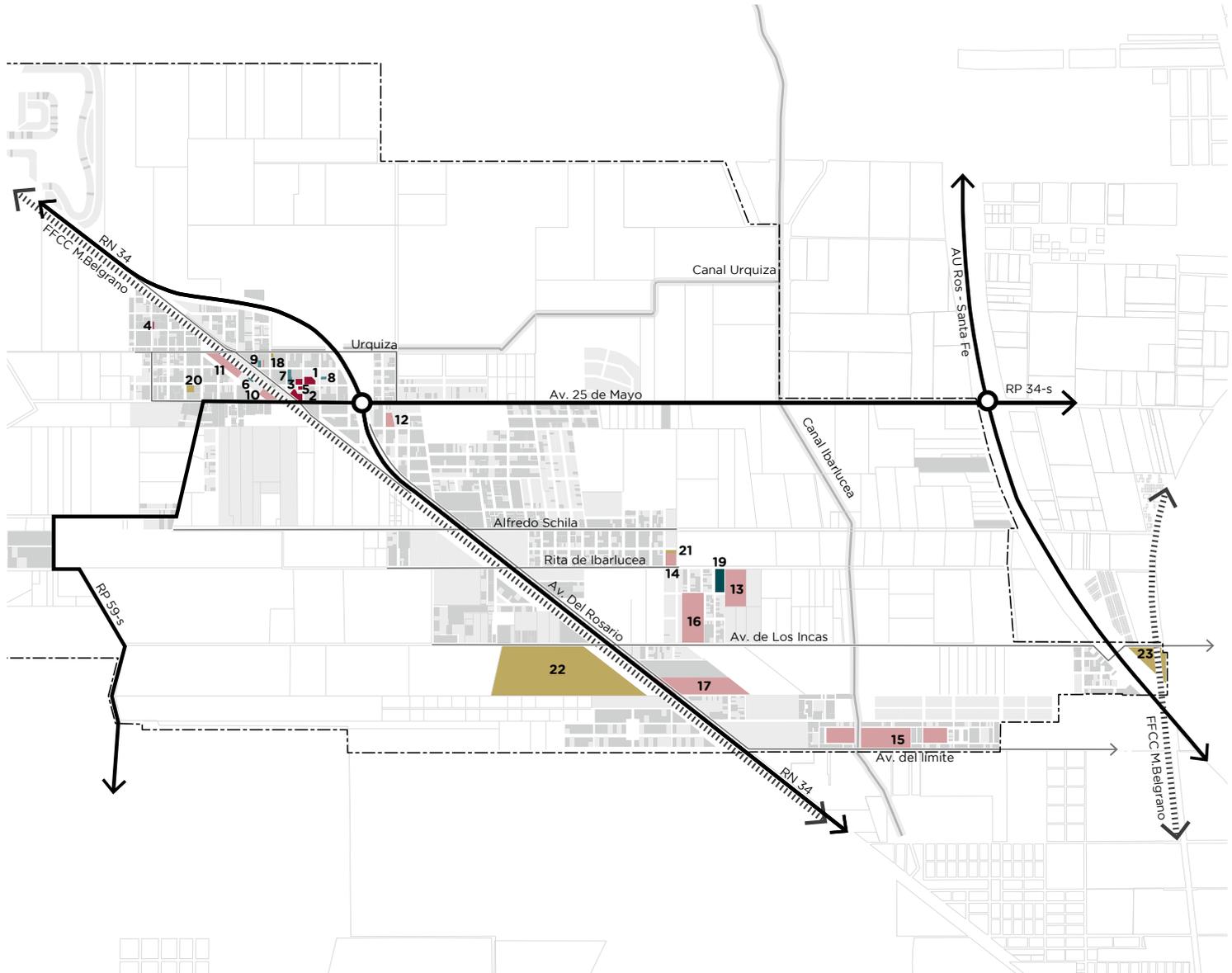
Se destaca que, frente al desarrollo de procesos de urbanización (y la dispersión que presentan los mismos), los equipamientos existentes en la localidad no alcanzan a cubrir las necesidades de la población.



Sistemas de espacios verdes

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Borde de los Canales 2. Predio de Estación FFCC 3. Club de tennis 4. Club Social y Deportivo Ibarlucea 5. Playón deportivo | <ul style="list-style-type: none"> 6. Club Hípico 7. Polideportivo comunal 8. Club Logaritmo 9. Monte de Eucaliptus 10. Camping SMATA 11. Predio Ibarlucea, de Comunidad Cristiana Rosario |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Plano 3. Equipamiento y espacios verdes



- | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Educativo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Escuela Secundaria "Gov. Silvestre Begnis" N° 395 2. Escuela Primaria "Estanislao del Campo" N° 152 3. Jardín Provincial N° 289 4. Jardín Provincial Comunal "El Tractorcito Rojo" 5. Centro Cultural Julio Migno
Biblioteca Popular
Salón Comunal Unión y Progreso | <p>Administrativo - Cultural</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Estación FFCC 7. Comuna
Tribunal de faltas 8. Iglesia Santa Rita 9. Cooperativa eléctrica | <p>Deportivo - Recreativo</p> <ol style="list-style-type: none"> 10. Club de tenis 11. Club Social y Deportivo Ibarlucea 12. Playón deportivo 13. Club Hípico 14. Polideportivo comunal 15. Club Logaritmo 16. Camping SMATA 17. Predio Ibarlucea, de Comunidad Cristiana Rosario | <p>Salud</p> <ol style="list-style-type: none"> 18 SAMCO 19. Centro de equinoterapia <p>Servicios</p> <ol style="list-style-type: none"> 20. Planta de osmosis inversa 21. Dispenser de agua potable 22. Cementerio Jardín Ybarlucea |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Plano 4. Equipamientos urbanos significativos

EL PATRIMONIO URBANO - ARQUITECTÓNICO DE VALOR¹

El patrimonio de valor de Ibarlucea se concentra en determinadas áreas consideradas de interés, las cuales incluyen edificios e instalaciones de relevancia y enclaves de arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos singulares. Se destacan:

Áreas de protección histórica (APH). Se trata de sectores urbanos que presentan construcciones o conjunto de edificios de valor histórico y/o arquitectónico, una morfología urbana particular y/o condiciones de valor de conjuntos edilicios con espacios públicos de relevancia;

- Cuadro de Estación Ibarlucea. Este espacio está comprendido por el cuadro de estación, las áreas forestadas perimetrales y el tejido urbano de sus bordes. Sobresalen la estación de trenes, la garita y el andén. Este sector ha sido refuncionalizado en nuevos espacios públicos y culturales para la comunidad.
- Conjunto urbano de plaza e iglesia Santa Rita. Se destaca el conjunto urbano de la plaza y la iglesia Santa Rita, fundada en 1902, y su entorno inmediato.

Predio significativo. Se define así a aquellas grandes parcelas -o conjuntos de parcelas- que corresponden a una entidad particular y que dentro de su perímetro se encuentran edificaciones y/o componentes ambientales de valor;

- Predio Cementerio Jardín Ybarlucea. Cuenta con características paisajísticas y arquitectónicas únicas para la región. Su construcción comenzó en enero de 1968 y fue inaugurado en mayo de 1973.

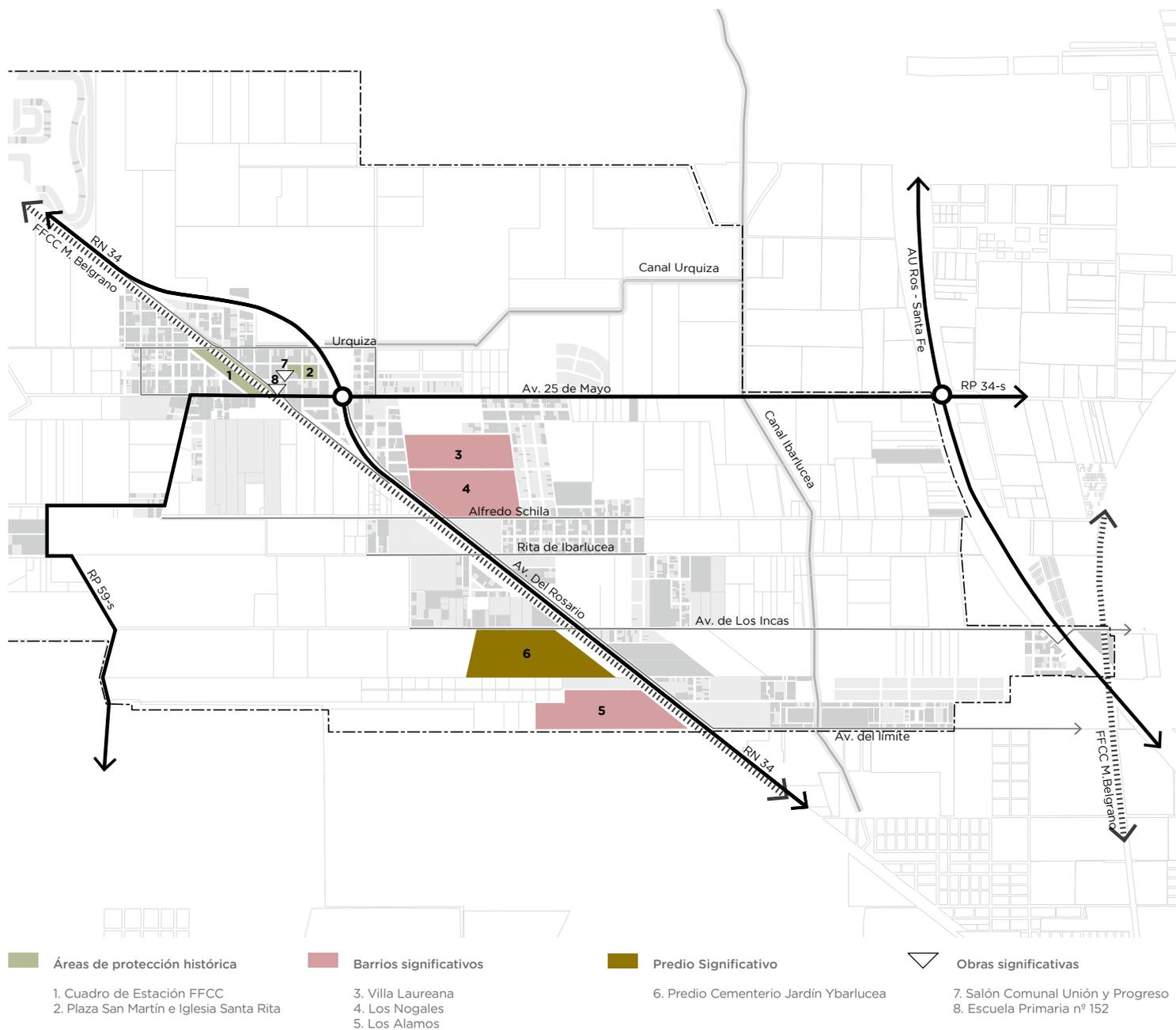
Barrio significativo. Se considera así al sector urbanizado dentro de una localidad que presenta características relevantes y homogéneas de gran valor arquitectónico y/o ambiental. Generalmente suelen presentar una identidad unívoca, mayormente vinculada a la historia y desarrollo del poblado en el que se encuentran;

- Barrio Laureana, Los Nogales y Los Álamos. Sectores con trazados particulares, viviendas bajas y arbolado de relevancia, correspondiente a los inicios de la población de Ibarlucea (Barrio Laureana y Los Nogales).

Obra significativa. Son aquellos elementos y unidades arquitectónicas urbanas sujetos a protección;

- Escuela Primaria N°152. Inicia sus actividades en 1917 en una vivienda privada y, años más tarde, se inaugura el edificio en el que se encuentra actualmente.
- Salón Comunal “Unión y Progreso”. Es inaugurado en el año 1925, denominado en sus comienzos “Sociedad Italiana”. Fue vendido con la intención de demolerlo, pero un grupo de vecinos con el propósito de comprarlo se unieron y formaron las primeras comisiones. Actualmente en sus instalaciones funciona el salón comunal. En 2015 se declara “Edificio de Interés histórico y cultural” de Ibarlucea.

1. ...“se entiende por patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico al conjunto de bienes culturales de carácter físico que poseen para la ciudad un especial interés histórico, artístico, arquitectónico, urbano, testimonial y/o documental. Comprende áreas o sitios urbanos así como edificios o conjuntos de edificaciones singulares.” (PUR 2007/2017 - Rosario).



Plano 5. Sitios y edificios de valor patrimonial



Cuadro de estación Ibarlucea



Plaza San Martín
Iglesia Santa Rita



Predio cementerio
Jardín Ybarlucea



Escuela Primaria N°152



Salón comunal "Unión y Progreso"

EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

Los ejes temáticos sectoriales constituyen líneas de trabajo orientadas a la resolución de temáticas específicas, vinculadas entre sí y con un impacto particular en el territorio. Se plantean diversos ejes temáticos estratégicos y de actuación transversal para poder afrontar, con una visión integral, una preocupación particular. Inicialmente, se abordan cuatro ejes referidos a las preocupaciones más acuciantes actualmente en la región: Urbanización y Vivienda, Desarrollo del Suelo Periurbano y Rural, Accesibilidad y Movilidad y Desarrollo Industrial, Productivo y de Servicios.

URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

En este eje se abordan aspectos relacionados con los procesos de urbanización de cada localidad y del corredor o cuadrante metropolitano al cual pertenecen los núcleos urbanos, con aquellos vinculados a la oferta y la demanda de vivienda (creación de nuevo suelo a partir de la expansión de la planta urbana, completamiento de tejidos urbanizados sin consolidar e identificación de áreas de reestructuración debido a la obsolescencia de sus usos).

Se pretende en este eje abordar la problemática de consumo de suelo, provisión de infraestructuras y servicios, y construcción de vivienda que se presenta en el AMR, con una mirada metro-

politana y un planteo a nivel local. Para ello, se ha trabajado en el análisis del déficit habitacional y de los procesos de urbanización que se han dado hasta la actualidad, documentando además el grado de infraestructuras con que está provista.

La problemática de la vivienda y su integración al desarrollo urbano constituye una de las temáticas más importantes que deberá abordar el Plan Urbano Local. La existencia de áreas residenciales aun no consolidadas en su totalidad requiere una particular atención como política de plan.

En este sentido, cobra mayor importancia el cuidado del suelo aun no ocupado, que pueda ser destinado a desarrollos residenciales, así como el diseño de las conectividades adecuadas entre los distintos barrios.

El tratamiento del déficit habitacional de cada una de las localidades que componen el AMR es de fundamental importancia debido al papel que desempeña a la hora de la diagramación y planificación de las políticas habitacionales en particular y las políticas públicas en general. Éste, computado a través del marco metodológico del “Déficit cuantitativo y cualitativo” permite dimensionarlo y valorarlo en términos absolutos y relativos, y delimitar y localizar áreas deficitarias tanto por el estado de construcción, cohabitación, o por la carencia de infraestructura y servicios. Los valores que se expresan a continuación surgen de los datos arrojados por el censo 2010.

Déficit habitacional

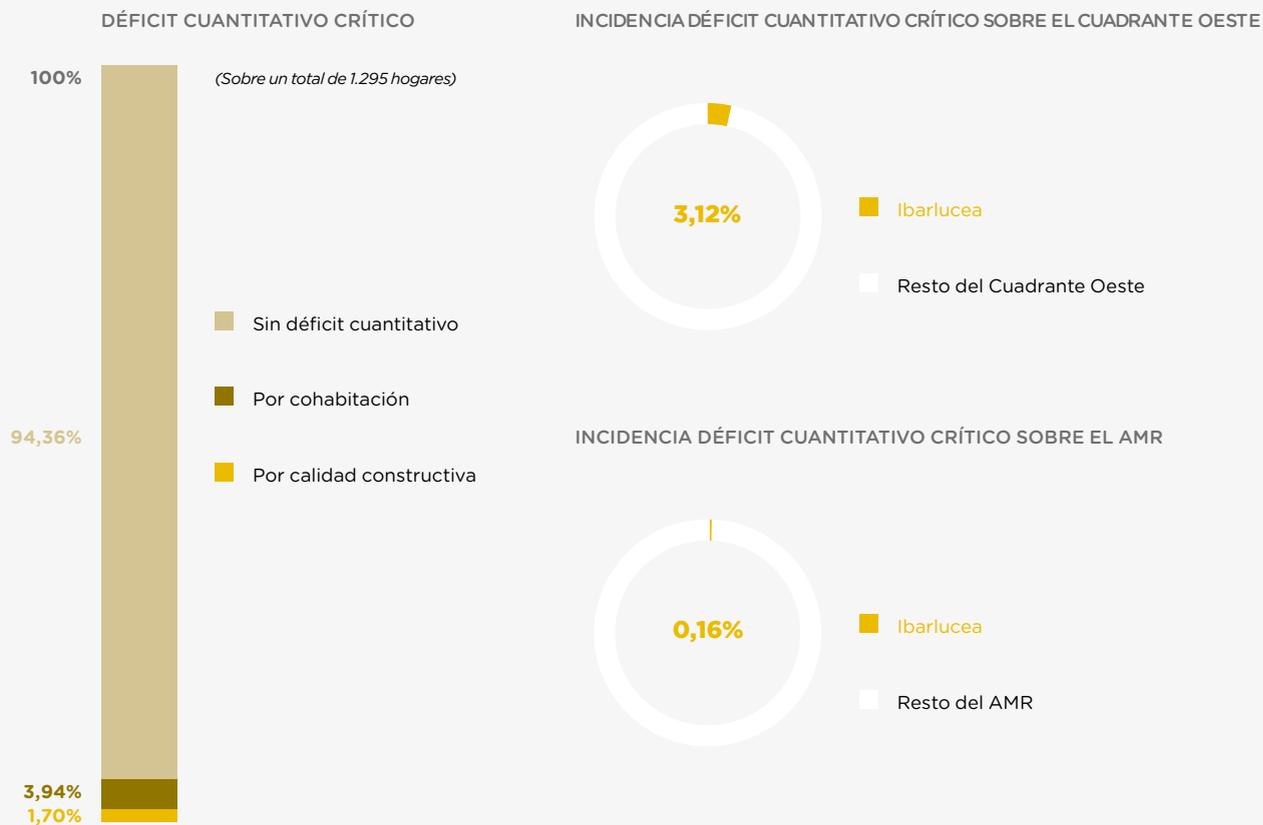
Déficit habitacional cuantitativo: Cuantifica la necesidad de construir viviendas nuevas con el objeto de reemplazar aquellas que se encuentran en estado irrecuperable por la calidad de los materiales, como aquellas destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación (más de un hogar por vivienda). Para Ibarlucea se estimó que se necesitan 73 viviendas para cubrir esta necesidad. En este total se contempla que 22 viviendas se requieren para satisfacer la demanda de serias deficiencias en la calidad constructiva y 51 para hogares que cohabitan. Este déficit implica que aproximadamente el 5,64% de los hogares de la localidad habitan en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. Si se considera el Cuadrante Oeste, el déficit de Ibarlucea incide en un 3,12% sobre el total de hogares en esas condiciones y el 0,16% del AMR.

Una variación metodológica es el déficit cuantitativo severo que contabiliza además de las viviendas incluidas en el déficit anterior aquellas viviendas que poseen condiciones un tanto mejores pero que aún tienen características de precariedad y por lo tanto también son consideradas como irrecuperables. Bajo estas características se contabilizan 189 hogares con necesidad de vivienda nueva. Esto representa en la localidad el 14,59% de los hogares, su incidencia en el Cuadrante Oeste es de 4,09% y en el AMR de 0,26%.

Déficit habitacional cualitativo: Aquí se contabilizan viviendas que deben ser mejoradas para lograr condiciones óptimas de habitabilidad. Este déficit considera tres insuficiencias en el siguiente orden de importancia: a) los materiales inapropiados de

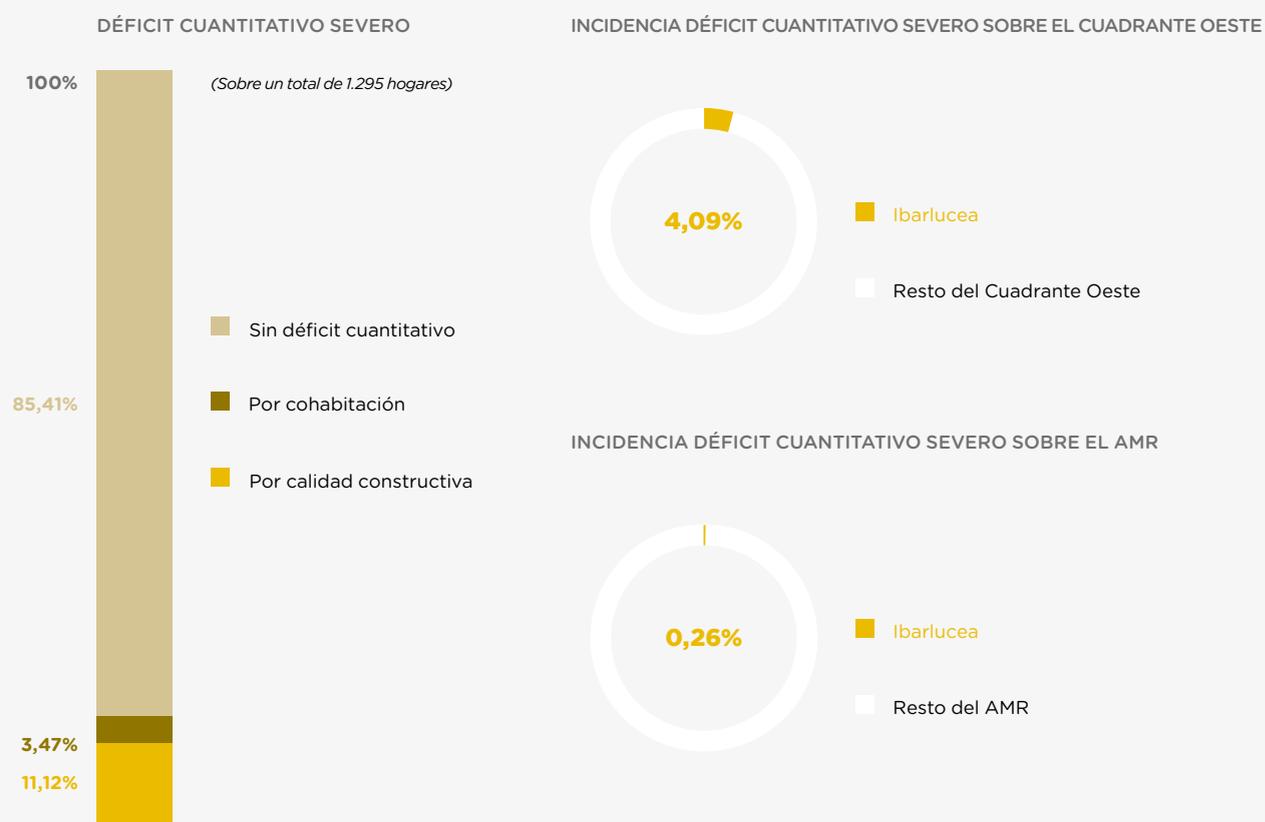
la construcción, b) la inexistencia de cañerías internas para el uso de agua de consumo y aseo, y c) la no conexión a redes de servicios públicos de agua potable y desagües cloacales. El cálculo se realiza sobre las viviendas excluyendo las identificadas como irrecuperables en el apartado anterior y se evalúa siguiendo el orden anterior en forma excluyente para llegar a una cifra global que representa las viviendas con al menos una de las deficiencias. Se estima que este déficit está en el orden de las 1204 viviendas. Es decir que dentro de la localidad el 92,97% de las viviendas presentan condiciones de infraestructura tolerables, pero necesitan algún tipo de mejora o conexión a servicios para lograr las condiciones máximas de habitabilidad. En relación con el Cuadrante Oeste, este déficit representa el 6,29% y si se considera el AMR el 0,63% (Tabla 4).

Evaluar por separado dos de las tres componentes del déficit cualitativo permite identificar grupos del total de hogares que habitan en viviendas con estas deficiencias independientemente de si las mismas coexisten simultáneamente. Esta variante se denomina déficit cualitativo desajustado. Según este criterio, si se consideran, en primer lugar, las viviendas con déficit en la conexión a los servicios de sanidad (agua de red pública y red cloacal), se encuentra que el 91,20% (1181 viviendas) del total carece de uno o ambos aprovisionamientos, representa el 7,74% de las viviendas dentro del cuadrante y el 1,37% en el AMR. En cuanto a las viviendas que necesitan mejoras internas como la provisión y/o construcción de instalaciones internas de cañerías y/o inodoro con descarga de agua se calcula que el 12,20% (158 viviendas) necesita esta reparación, siendo el 5,04% de las viviendas del Cuadrante Oeste y el 0,59% del AMR (déficit desajustado).



DÉFICIT CUANTITATIVO CRITICO	Ibarlucea	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	22	339	6492	1,70%	6,49%	0,34%
b. Cohabitación	51	1999	39782	3,94%	2,55%	0,13%
Total (a + b)	73	2338	46274	5,64%	3,12%	0,16%

Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones



DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO	Ibarlucea	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	144	3000	39468	11,12%	4,80%	0,36%
b. Cohabitación	45	1618	32113	3,47%	2,78%	0,14%
Total (a + b)	189	4618	71581	14,59%	4,09%	0,26%

Tabla 4: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO



DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO



DÉFICIT CUALITATIVO	Ibarlucea	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	509	11066	156745	39,31%	4,60%	0,32%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	20	583	3584	1,54%	3,43%	0,56%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	675	7496	30412	52,12%	9,00%	2,22%
Total (a + b + c)	1204	19145	190741	92,97%	6,29%	0,63%

Tabla 5: Déficit cualitativo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	Ibarlucea	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
Deficiencias en las instalaciones internas	158	3134	27006	12,20%	5,04%	0,59%
Deficiencias en las conexiones servicios	1181	15254	86247	91,20%	7,74%	1,37%

Tabla 6: Déficit cualitativo desajustado

Cuando se habla de viviendas que necesitan mejoras, también se debe tener en cuenta la calidad de ocupación medida a través del déficit cualitativo por hacinamiento que permite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para asegurar buenas condiciones de ocupación. En este sentido se han determinado para Ibarlucea que 36 (2,78%) hogares viven con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto) y 204 (15,75%) con hacinamiento mitigable (viven de 2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

Entonces, en resumen, según datos provenientes del censo nacional 2010, en la localidad de Ibarlucea, a partir de dimensionar el déficit habitacional, se estima que es necesaria la construcción de aproximadamente 189 viviendas para otorgar solución habitacional a familias que habitan en viviendas muy precarias o comparten una. De acuerdo con la evaluación de las viviendas que necesitan mejoras a fin de alcanzar una habitabilidad óptima, se estima que 1204 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio y 36 viviendas necesitan ser ampliadas por no poder considerarlas adecuadas en cuanto a la calidad de ocupación (hacinamiento). Estos valores deben ser considerados como una aproximación a la realidad, dado el tiempo transcurrido

y las acciones desarrolladas en los últimos años.

El análisis de los déficits cuantitativo y cualitativo evalúa el escenario a fin de dimensionar la necesidad habitacional (tanto por el estado de construcción como por la carencia de infraestructura y servicios) y resulta un soporte a la hora de elaborar formas de intervenciones en áreas deficitarias. Además, brinda una herramienta de diagnóstico para abordar la construcción de nuevas viviendas, en áreas de completamiento de la planta urbanizada y a través del desarrollo de proyectos especiales donde puedan convivir distintos programas que tiendan a dar una solución al déficit detectado.

DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		Ibarlucea	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del cuadrante	Incidencia sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	204	3947	53360	15,75%	5,17%	0,38%
	Crítico	36	974	11352	2,78%	3,70%	0,32%

Tabla 7: Déficit cualitativo por hacinamiento.

42 Estado de las Infraestructuras y los servicios

Los procesos de urbanización deben abordar la urbanización integral de un área determinada, abarcando también todos los servicios e infraestructuras: pavimentación de calles, red de agua potable, de desagües pluviales y cloacales, red de distribución de energía eléctrica y alumbrado público, redes de telecomunicaciones, gas y arbolado.

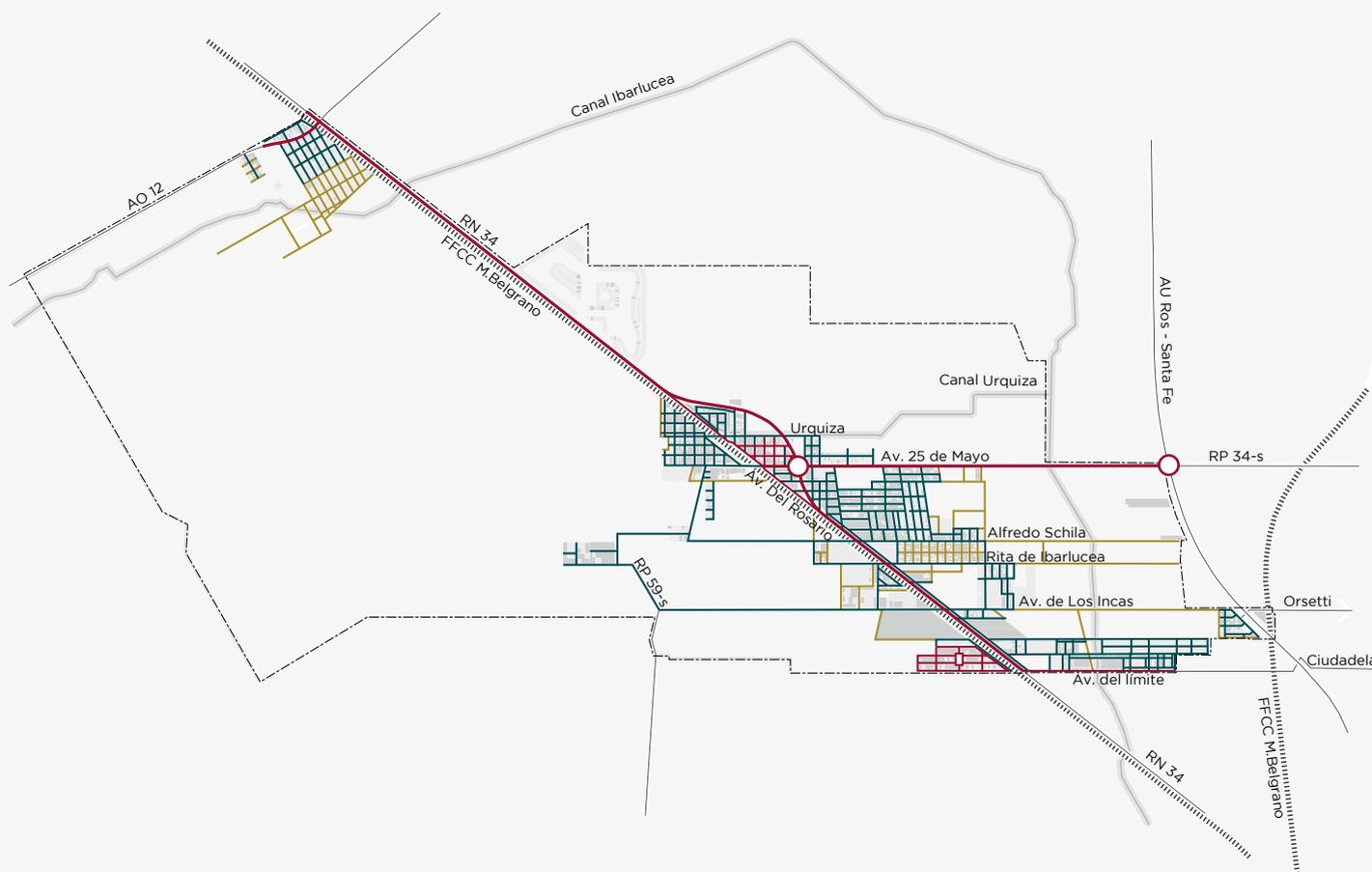
Para hacer un diagnóstico del nivel de abastecimiento de las infraestructuras y servicios en la comuna, se armó una base de datos de información georreferenciada con relevamientos recientes aportados por oficinas locales competentes. Sobre el plano base aportado por el Servicio de Catastro de la provincia de Santa Fe, esta información quedó asociada a la categorización del suelo que emplea dicha dirección; dividiendo las parcelas en: *Urbano* (suelo subdividido o parcelado que cuenta con ocupación o mejoras y algún grado de infraestructura); *Suburbano mayor área* (suelo sin subdivisión que generalmente no cuenta con ocupación o mejoras ni algún grado de infraestructura); *Suburbano loteado* (suelo subdividido o parcelado que puede contar con ocupación o mejoras o no, con algún grado de infraestructura o no) y *Rural* (suelo asociado a los usos agrarios).

Ibarlucea no posee servicio de red de agua potable. Únicamente el casco original cuenta con red, aunque se encuentra fuera de funcionamiento, dado que no ha sido satisfactoria la prueba hidráulica realizada junto al personal técnico del Ministerio de Infraestructura y Transporte de la Provincia de Santa Fe. Es así que solo la escuela primaria posee este servicio, suministrado por la planta de Osmosis Inversa ubicada en el núcleo urbano. El resto

de la comuna se abastece mediante tres canillas públicas, dos conectadas a la planta de osmosis y la tercera con conexión al tanque de reserva que se carga mediante camiones hidrantes. La localidad tampoco cuenta con servicio de cloacas y el suministro de gas alcanza solo el 8% de la planta urbana.

Las calles de la localidad se encuentran pavimentadas en un 20% del total; el 57% tiene algún tipo de mejorado y el 23% de las mismas son aún de tierra.

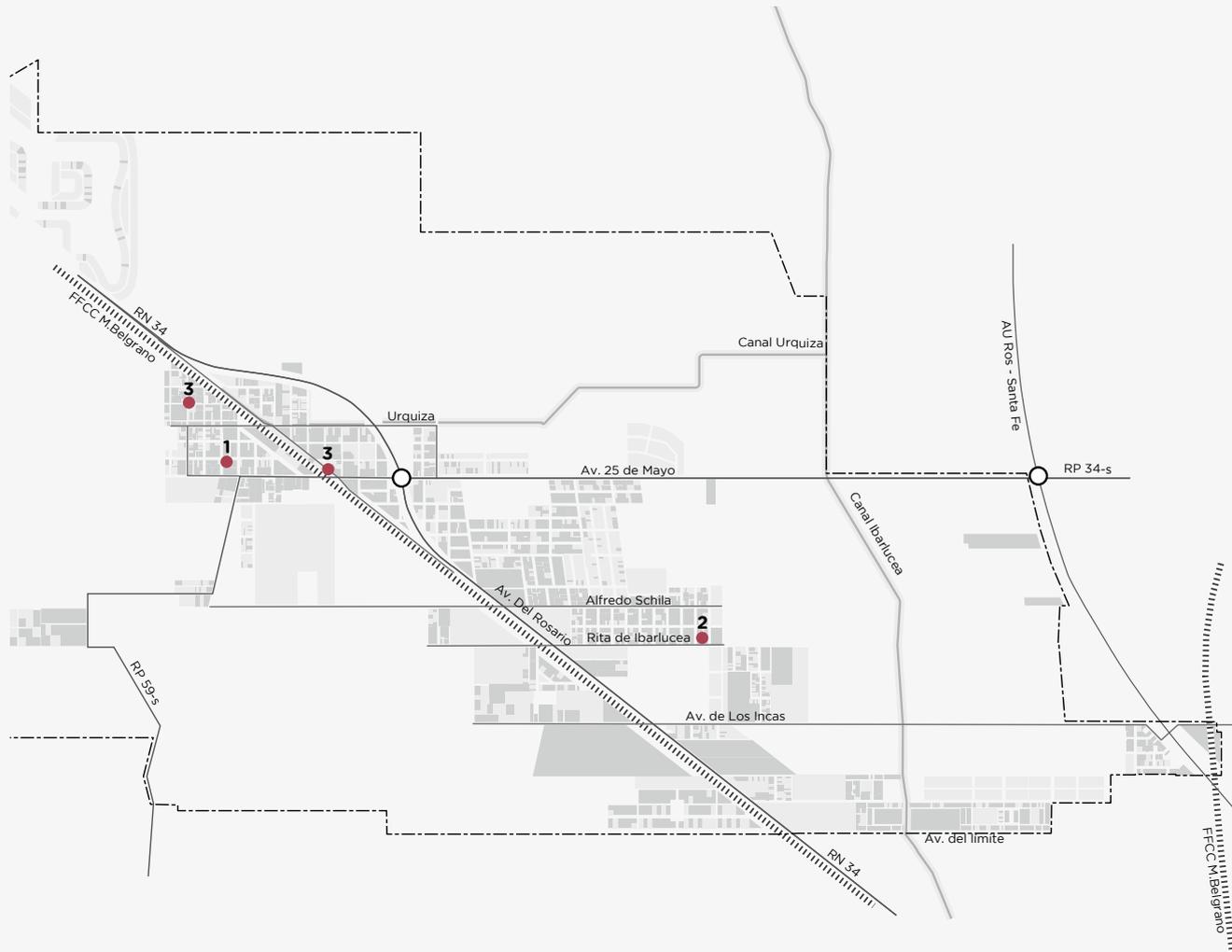
Las tablas y gráficos siguientes muestran el estado actual de las infraestructuras y servicios.



- Pavimento
- Mejorado
- Tierra

Plano 6. Estado de las calles

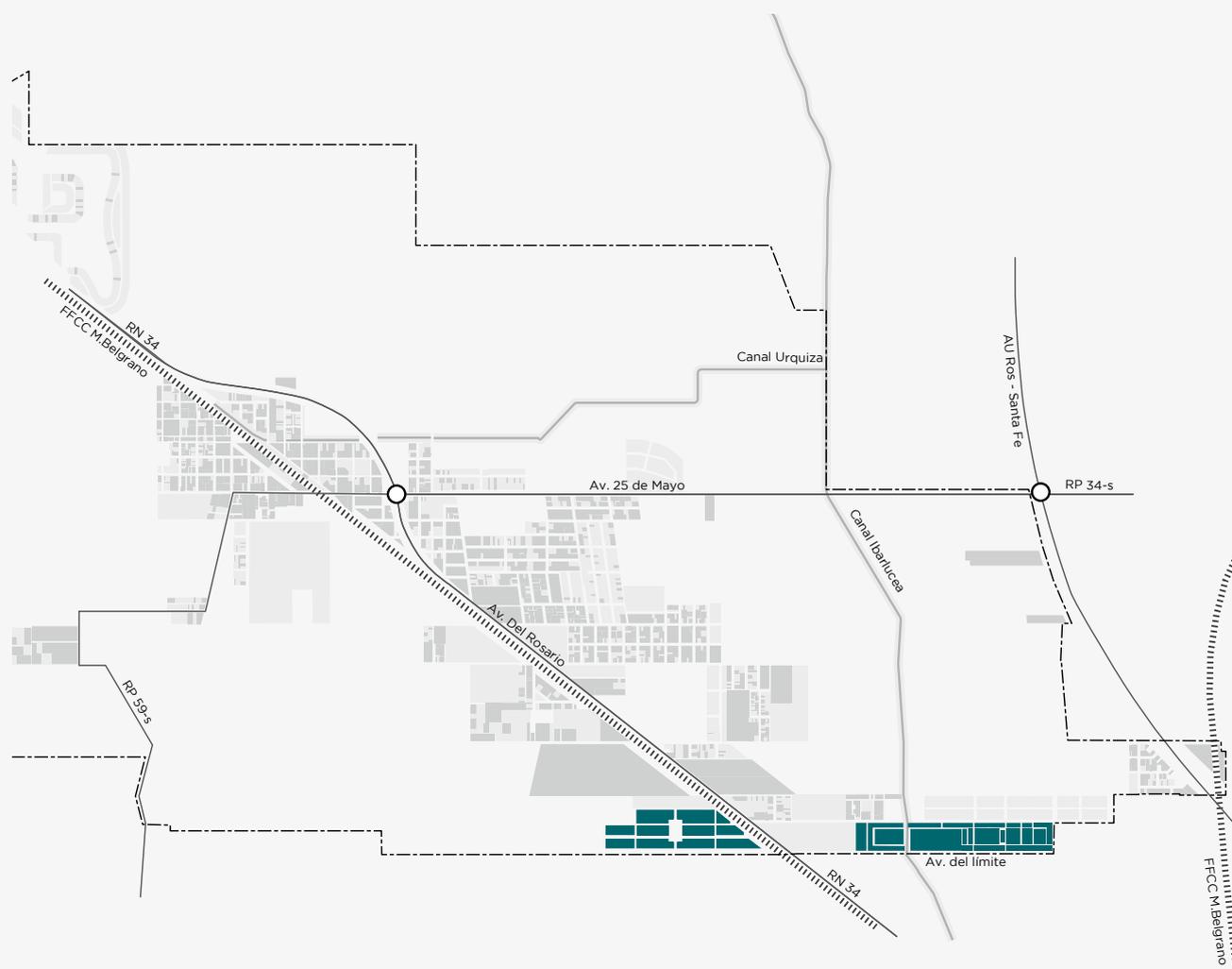
Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales	Segmentos
Pavimento	20%	26890,43 m.l.	146 seg.
Mejorado	57%	77414,57 m.l.	603 seg.
Tierra	23%	31215,99 m.l.	176 seg.



■ Áreas provistas con servicio de agua potable por red domiciliaria

- 1. Planta de osmosis inversa
- 2. Dispenser de agua
- 3. Canillas públicas de agua

Plano 7. Provisión de agua



■ Áreas previstas con servicio de gas por red domiciliaria

Plano 8. Provisión de gas

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Sin gas
vacantes	191	1731	1922	48	1873	1921	2	101	103	291
ocupadas	243	1700	1943	0	290	290	0	19	19	2
	434	3431	3865	48	2163	2211	2	120	122	293
	8 %	92 %								

DESARROLLO DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

Además del carácter singular de los tejidos residenciales de las diferentes comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario, cabe señalar la fuerte presencia del paisaje periurbano que rodea los centros urbanos. Este paisaje periurbano es el resultado de la superposición de cuatro elementos: la naturaleza (topografía, vientos, cursos de agua, flora y fauna), los sistemas productivos variados (especialmente la producción rural extensiva e intensiva), las infraestructuras/instalaciones que tienen dificultad de ser integradas en los tejidos urbanos por su necesidad de grandes parcelas y los asentamientos residenciales. Cada uno de estos cuatro elementos tiene una lógica propia: leyes que marcan la manera de trabajar de los mismos. Estas lógicas muchas veces se oponen o contrarrestan. Sin embargo, para trabajar en el espacio periurbano es fundamental su abordaje a través de una mirada integral.

En cuanto al carácter natural de los suelos pertenecientes al periurbano de la localidad de Ibarlucea, los mismos resultan de buena aptitud, permiten realizar una gran cantidad y diversidad de actividades agropecuarias sin restricciones considerables y con rendimientos óptimos. En los suelos cuya capacidad productiva es media/alta o media/baja debido a la composición del mismo o a la presencia de cursos de agua o zonas bajas se realizan actividades tanto agrícolas (obteniendo menores rindes) como ganaderas.

En Ibarlucea, se localizan el canal Ibarlucea, al este de la localidad, y el canal Urquiza, al norte de la misma. Estos cursos fluviales, así como también las zonas afectadas hídricamente, requieren

un tratamiento especial en cuanto a los usos de suelo y modos productivos. Además, los canales se presentan como posibles corredores biológicos a recuperar y proteger.

En el suelo a definir como periurbano y rural de Ibarlucea no hay gran presencia de árboles ni a modo de montes naturales ni como bordos forestales.

Debido a su ubicación, en el borde de las áreas urbanas de las localidades, en el espacio periurbano conviven distintos grupos sociales con agendas divergentes. Por un lado, se encuentran los dueños o arrendatarios de parcelas utilizadas para la producción rural, tanto intensiva como extensiva, que han trabajado la tierra por grandes períodos de tiempo. Por el otro, están aquellos inversores interesados en recalificar el suelo como urbano y realizar emprendimientos inmobiliarios. A esta situación se suman los vecinos de los nuevos vecinos de loteos ya desarrollados que esperan el cambio de uso correspondiente a las actividades productivas en las cercanías de sus hogares, a fin de que las aplicaciones de productos fitosanitarios no los afecten.



Plano 9. Usos productivos en el suelo rural de borde de las áreas urbanizadas



Plano 10. Detalle del tejido rural de proximidad



Paisajes de la producción rural, 2017

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Ibarlucea se localiza en el encuentro de dos escalas muy disímiles de transporte: la territorial y la local. En la primera, se constituye un entorno muy marcado por grandes infraestructuras que la hacen partícipe de un tránsito pasante de gran escala, incluido una notable participación de camiones con destinos alternativos. Por otro lado, al tratarse de una localidad de pequeña escala con una estructuración interna acorde (con dominancia de usos residenciales-recreativos y lógicas de distribución geométrica pertinentes con bajas velocidades) provoca una interfase entre ambas escalas de circulación que evidencia un conflicto notable.

En términos de infraestructura de conectividad, la localidad se encuentra atravesada por las vías del Ferrocarril General Manuel Belgrano y por la ruta nacional N°34 y la ruta provincial N°34-s. El crecimiento de la comuna, que ha incrementado su área urbana de manera dispersa en toda la jurisdicción con el desarrollo de diferentes barrios cerrados y abiertos, ocasiona problemas de conectividad y movilidad. No existe conexión con los canales Urquiza e Ibarlucea, lo que impide el contacto y disfrute de la población de situaciones paisajísticas naturales de gran potencial.

El desvío de la ruta nacional N°34 (curva que preserva el núcleo fundacional) ofrece un cierto resguardo a los usos circulatorios dentro del casco original de la localidad, pero el cruce con la ruta provincial N°34-s produce dinámicas de vialidad en territorio abierto con los peligros implícitos en este tipo de resoluciones. Es de destacar que la ruta provincial N°34-s tiene un vínculo medianamente aceptable hacia el este (en línea recta y pavimentada, con cruce a desnivel de la autopista), eje que propicia la expansión de la locali-

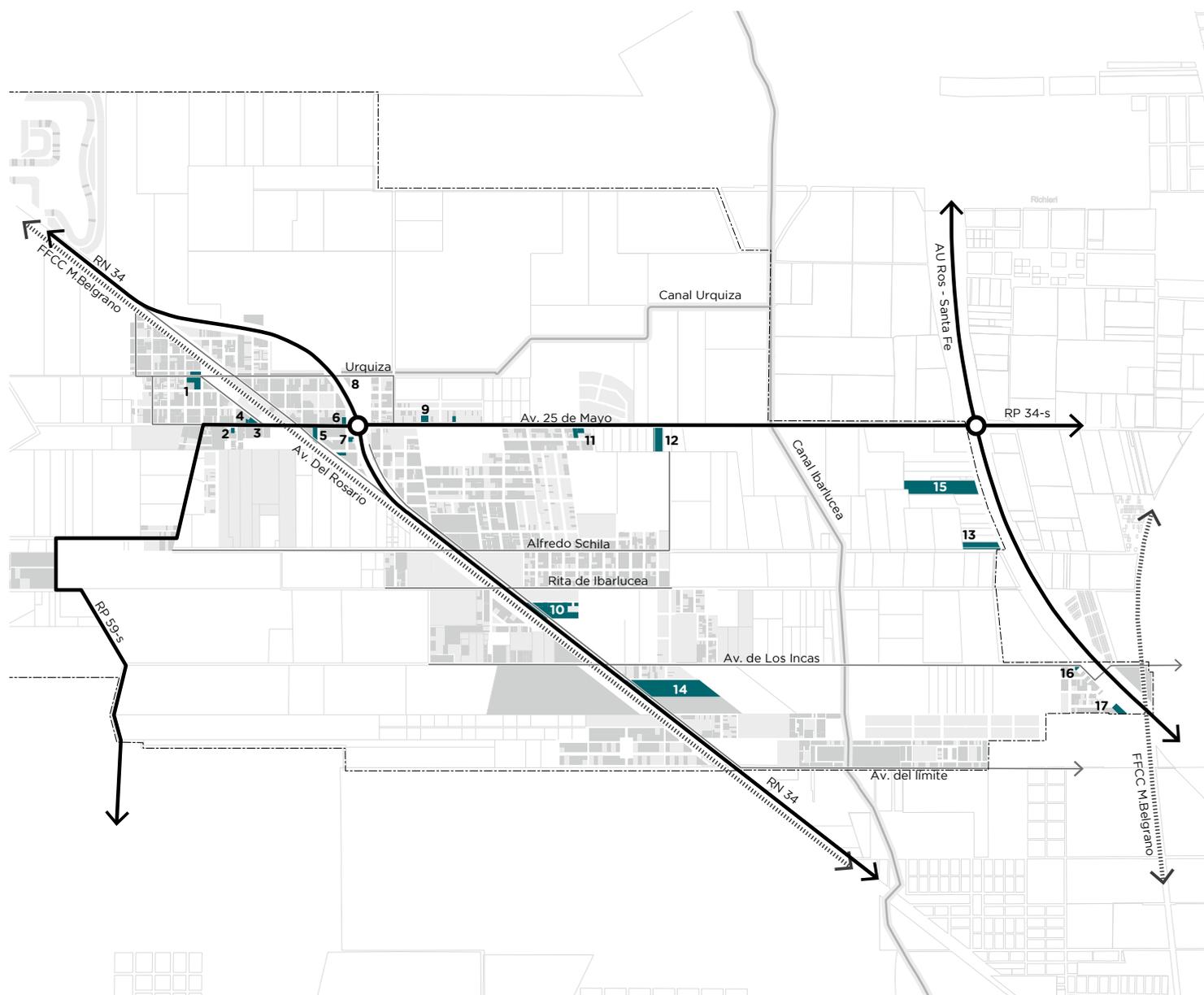
dad en los últimos desarrollos. Acorde a esta infraestructura y a su progresiva importancia, la Avenida 25 de mayo (como se denomina en la localidad) deberá dar cuenta de un diseño acorde a los usos que se disponen en su desarrollo, de un modo efectivo o incipiente. En contraste con esto, es característico de este trazado su pobre constitución hacia el oeste/sur, que ofrece una alternativa de escaso atractivo (por su sinuosidad y escaso nivel de consolidación) para conectar el pueblo con el resto del Cuadrante Oeste, y exacerba su dependencia funcional con Rosario y/o Granadero Baigorria.

La escasa “masa crítica” de Ibarlucea conspira contra una segregación interna de modos de movilidad, debido al bajo número de viajes que implicaría una división de cada tipo de vehículo en un espacio circulatorio común con escasa utilización, lo que redundaría en una atención primordial en la segregación de ingresos de camiones hacia la parte más consolidada de la urbanización. El problema central de la localidad radica en segregar la movilidad interna de la circulación de gran escala pasante.

DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

Debido a la localización estratégica de Ibarlucea, junto a infraestructuras viales de gran relevancia (en especial: autopista Rosario-Santa Fe, ruta nacional N°34, ruta nacional AO12 y la ruta provincial N°34-s), resulta lugar propicio para el desarrollo productivo y de servicios.

Entre los principales establecimientos productivos industriales registrados en la jurisdicción comunal, se destacan una grasería ubicada en el casco histórico, y una planta de asfalto sobre la ruta nacional N°34. También tiene sus instalaciones en la localidad



Localización de industrias

- | | | | |
|-------------------------|----------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| 1. Grasería | 6. Fábrica de macetas | 11. Transportes Ivaldi | 16. Fábrica de kayaks |
| 2. Fábrica textil | 7. Maderera Centinaro | 12. Distribuidora ARCOR | 17. Planta de reciclado |
| 3. Materiales Dominguez | 8. Maderera | 13. Distribuidora de hidrocarburos | 18. Empresa de sonido |
| 4. Materiales Amanecer | 9. Transporte Conti | 14. EDECA | 19. Panadería La Avenida |
| 5. Fábrica de tarimas | 10. Transportes Transtotal | 15. Hidroponia | |

Plano 11. Desarrollo industrial productivo y de servicios

52

una empresa de transporte de gran incidencia en la región. Los depósitos, corralones de materiales, fábricas tarimeras y centros de logística de camiones de carga representan el mayor porcentaje de establecimientos, los cuales se localizan tanto en el casco urbano como en las zonas suburbanas y rurales, y se convierten de esta manera en un problema para la comuna.

A su vez, cabe destacar que Ibarlucea cuenta con la primer Planta de Hidroponía de la provincia de Santa Fe, ubicada en la colectora de la autopista Rosario - Santa Fe.

Otro aspecto importante que considerar en torno al desarrollo productivo se vincula con el uso del suelo rural. El Área Metropolitana de Rosario se caracteriza por tener grandes espacios libres entre los núcleos urbanos de las distintas localidades que la componen, utilizados mayoritariamente para la producción de alimentos. Un alto porcentaje de dicho territorio es utilizado para la producción extensiva. Sin embargo, un porcentaje menor, principalmente ubicado en las cercanías a las áreas residenciales, es empleado para la producción hortícola intensiva o semi-extensiva.

En lo que respecta a las producciones agropecuarias que se realizan en el suelo periurbano de Ibarlucea, se destaca una gran proporción de lotes dedicados a la agricultura extensiva, predominan los cultivos de soja, trigo y maíz. Otra pequeña fracción del periurbano está explotada con actividades ganaderas, con presencia de pasturas artificiales y naturales.

PRINCIPAL NORMATIVA VIGENTE

Actualmente, la mayoría de los municipios del AMR se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N° 7317/67 y N° 563/78. La implementación de estas normas es opcional para los gobiernos locales, siendo su principal objetivo constituirse como guía para la elaboración de los planes reguladores de los municipios y comunas de la Provincia de Santa Fe, que se concretarían a partir de la elaboración del denominado “estudio de corrección de deficiencias urbanas -a nivel estructural- y futuro desarrollo”. Las Normas Mínimas se plantean cómo válidas para cualquier situación urbana y permiten tanto la regulación urbanística como la definición de las áreas de crecimiento.

Los municipios y comunas que no cuenten con planes reguladores aprobados, además de las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano, deben basarse en las leyes provinciales para las aprobaciones de los diferentes proyectos².

Una reflexión, que surge a partir del análisis de las normas, planes y regulaciones analizadas, permite establecer un conjunto

2. Ley Provincial N° 11717/99, encuadrada como de medio ambiente y desarrollo sustentable, que establece en sus principios generales un conjunto de objetivos vinculados a la preservación ambiental, el ordenamiento territorial y la racionalidad en el uso del suelo; Decreto 101/03, que establece en el artículo 12 la condición de implementar instancias participativas de la ciudadanía y los sectores potencialmente afectados o interesados en debatir las incidencias de cualquier emprendimiento de carácter urbanístico. Mientras que, en los artículos 18, 19 y 26 de la Ley, se establece que las personas físicas o jurídicas responsables de los proyectos deberán presentar estudios de impacto ambiental ante la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable.

de objetivos y lineamientos concurrentes, planteados desde el urbanismo y el ordenamiento territorial en sus distintos niveles (nacional, provincial, metropolitano y local), que en términos generales coinciden en la consideración de los problemas, ejes de desarrollo identificados en los diferentes apartados de este diagnóstico.

Entre los instrumentos de planificación relevados se detecta la promulgación de leyes o normas subsidiarias que ordenan o reglamentan su aplicación. A partir de la revisión de las leyes y decretos reglamentarios provinciales, con incidencia normativa en la ciudad y su marco regional, cabe mencionar la reciente Resolución N° 350 que establece que los loteos con fines de urbanización deben ser sometidos a categorización ambiental en función de la evaluación de sus características particulares y su entorno, entre otras obligaciones. Se entiende por "loteos con fines de urbanización" a la propuesta de subdivisiones o parcelamiento del territorio que impliquen apertura de calles, destinado a usos residenciales o actividades compatibles.

Ibarlucea regula los usos de suelo a través de la Ordenanza N°491/2008, que delimita las zonas posibles de urbanización. Asimismo, a través de la Ordenanza N°512/2008 se establecen los requisitos mínimos para construir. A su vez, en el marco del proyecto de Normativa Común para las Comunas de Aldao, Ibarlucea, Luis Palacios, Pueblo Andino y Ricardone (coordinado desde el nivel nacional por la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública de la Nación y la Secretaría de Regiones, Municipios y Comunas de la Provincia de Santa Fe), la Comisión Comunal de Ibarlucea sanciona la Ordenanza N°805/2015, a través de la cual se establecen las exigencias, condiciones y ca-

racterísticas que deben cumplir los loteos con fines de urbanización residencial y se establece el Manual de Procedimiento para la aprobación de nuevas urbanizaciones residenciales como de expansiones urbanas (tanto residenciales como industriales) y su correspondiente marco normativo.

También así, se destaca la Ordenanza N°852/2016, en la cual se establece que los loteadores y desarrolladores urbanísticos que deseen invertir en la localidad en emprendimientos inmobiliarios, parques industriales, complejos deportivos y recreativos y/o barrios privados mayores a 6 hectáreas y que avancen sobre zona suburbana o rural deberán prever una zona de amortiguamiento de un ancho de 50 metros en caso de existir cortina vegetal o barrera efectiva y, de 100 metros, para el caso de no contar con dicha cortina, la cual deberá ser de triple hilera de árboles autóctonos, cuyo tamaño de plantación no será menor a dos metros.

SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

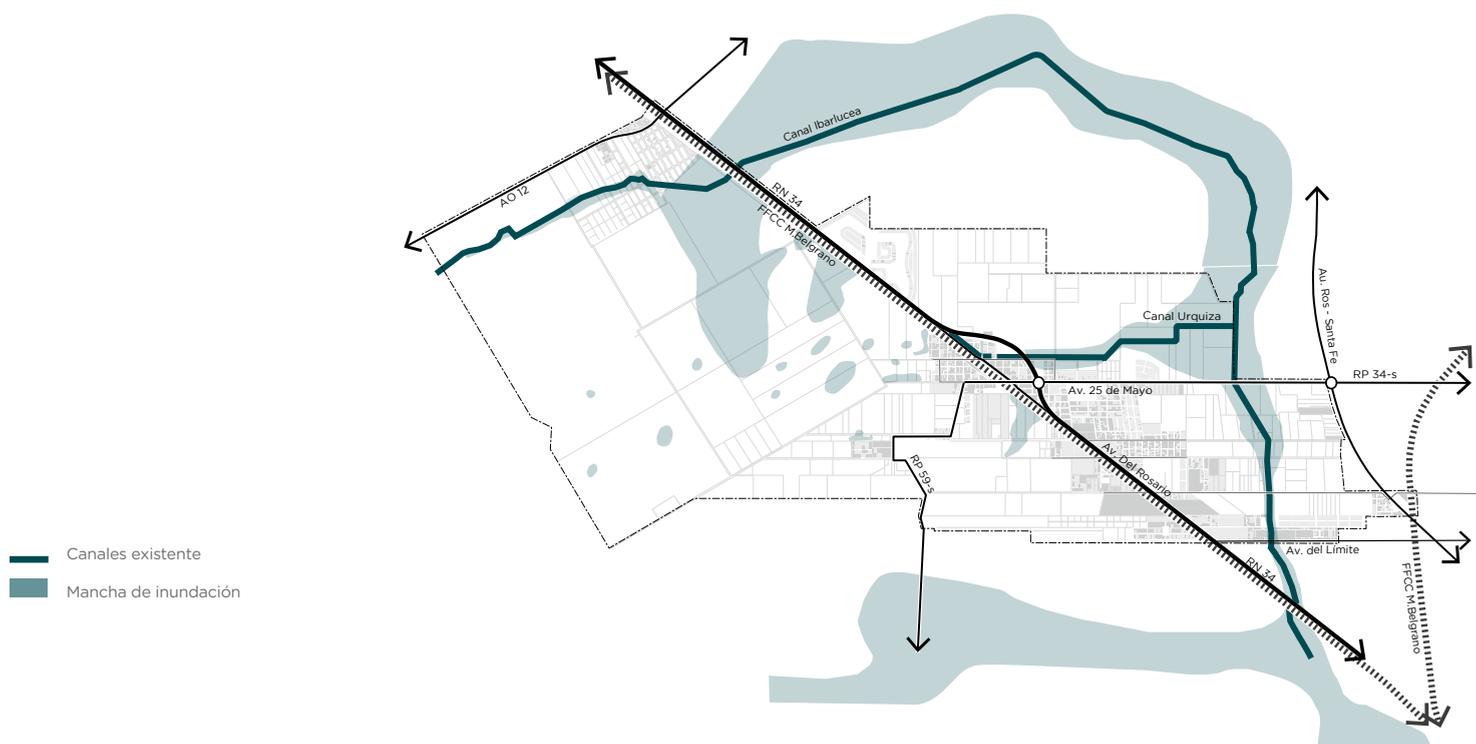
En base a la caracterización del proceso de urbanización que configura la forma física y funcional de la localidad y al diagnóstico de los sistemas generales y temas sectoriales es posible sintetizar los principales problemas y potencialidades de Ibarlucea. Los conflictos surgidos de la ausencia de un plan de ordenamiento territorial o de la generación espontánea de situaciones urbanísticas complejas, persistentes en el tiempo, ya no son parte de la información del plan, sino que constituyen los argumentos para una futura planificación. El primer paso para plantear futuras soluciones es el reconocimiento apropiado de los problemas y temas más urgentes. Se pueden identificar cuatro grandes temas para establecer una clasificación sencilla de los mismos:

- Dinámica hídrica
- Urbanización y vivienda
- Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales
- Infraestructura y servicios

Dinámica hídrica

La jurisdicción de Ibarlucea pertenece prácticamente en su totalidad a la cuenca del canal Ibarlucea. Un pequeño sector al sur de la localidad aporta al canal Salvat. Ambos canales constituyen dos importantes afluentes del arroyo Ludueña. Entre los principales problemas, se destacan:

- El núcleo urbano de Ibarlucea queda comprendido dentro de una “horquilla” de zonas anegables, como consecuencia de la situación topográfica del territorio. En su planta urbana se identifican problemas de drenajes, agudizados especialmente a partir de las inundaciones de marzo de 2007.
- Todo el sector ubicado al suroeste de la ruta nacional N°34 se encuentra atravesado por bajos de distinta magnitud. En esta zona rural de baja pendiente, el escaso desnivel del terreno propicia la acumulación de los excedentes pluviales en los reservorios naturales.
- Esta localidad se encuentra atravesada por las vías del ferrocarril, por la ex ruta nacional N°34 -ahora camino comunal- y la actual ruta nacional N°34, las cuales dificultan el escurrimiento natural ya que actúan como barreras de contención. Si bien poseen alcantarillas de paso, muchas de ellas -en especial las de la ex ruta nacional N°34- se encuentran en mal estado y denotan falta de mantenimiento, por la cual el caudal generado en la cuenca no puede seguir su curso hacia el canal Urquiza, ya que se encuentra en su recorrido con estas tres barreras y los pasos existentes en ellas resultan insuficientes, por lo que el escurrimiento tiende a almacenarse dentro de la zona urbana.
- En el sector ubicado al este del núcleo urbano, en términos generales, no se observan inconvenientes, pero sí se identifica afectación por el canal Urquiza de la porción territorial ubi-

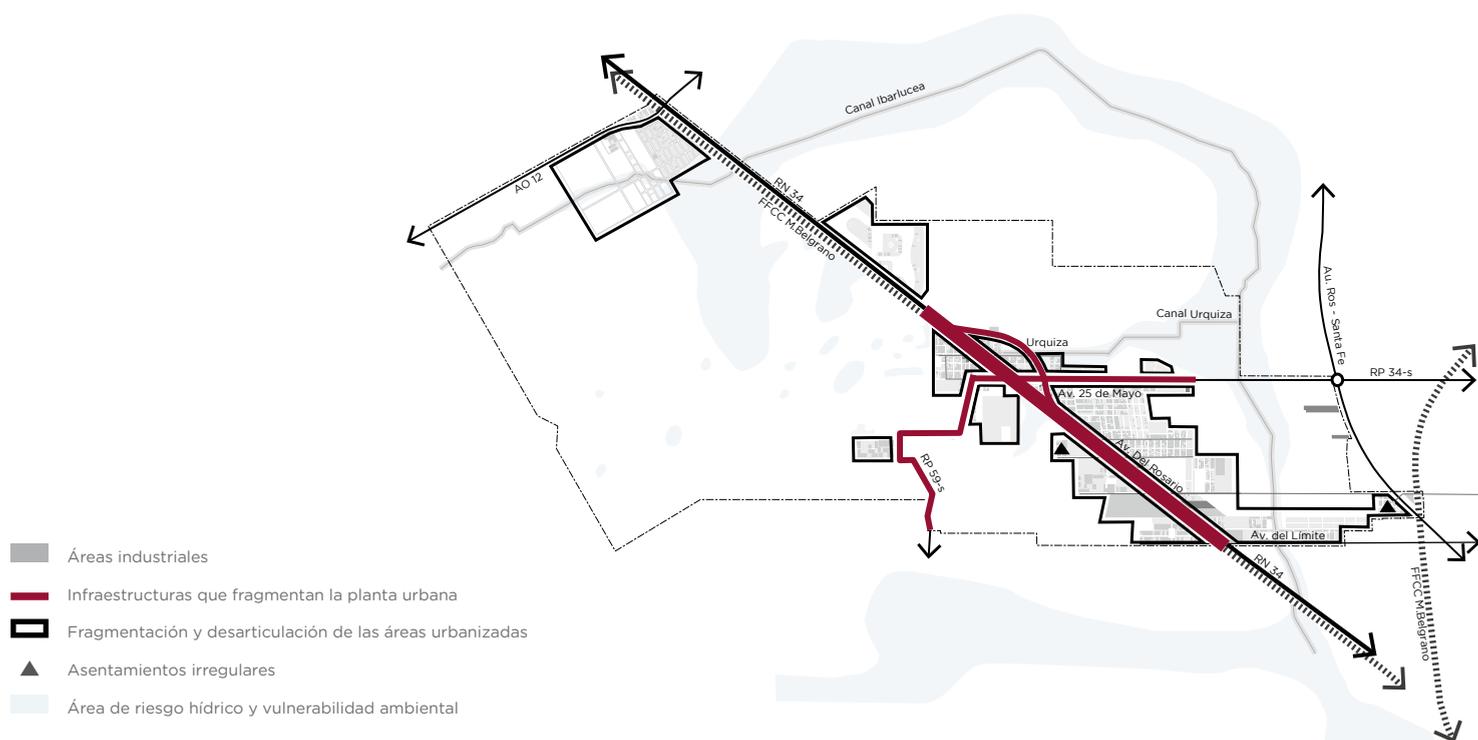


Plano 12. Problemas referidos a la dinámica hídrica

cada al norte de la ruta provincial N°34-s. A su vez, el predio adyacente al este del mismo se encuentra afectado casi en su totalidad por el desborde del canal Ibarlucea.

- El sector central, se ve afectado por la presencia de un bajo ubicado en la esquina suroeste. Aparte de esto, no se ven objeciones para su aprovechamiento. De todas maneras, la cercanía de zonas anegables y la saturación de la capacidad de la cuneta del ferrocarril para eventos de lluvia de mediana magnitud, hacen necesario un estudio del escurrimiento y un proyecto para retención de caudales, a fin de asegurar el correcto desagüe del mismo.
- El sector oeste de la jurisdicción presenta una porción territorial atravesada en dirección suroeste a noreste por un canal que aporta al Bajo Corominas y, por lo tanto, al canal Ibarlucea.

El mismo transporta tanto los excedentes del sector oeste de Ibarlucea, como de la zona rural norte de Roldán y de una franja de Luis Palacios adyacente a la ruta nacional A012, a través de una alcantarilla bajo la ruta. Toda transformación territorial para nuevos usos deberá respetar la zona de crecida del canal y evitar toda acción destinada a ocupar o alterar la misma.



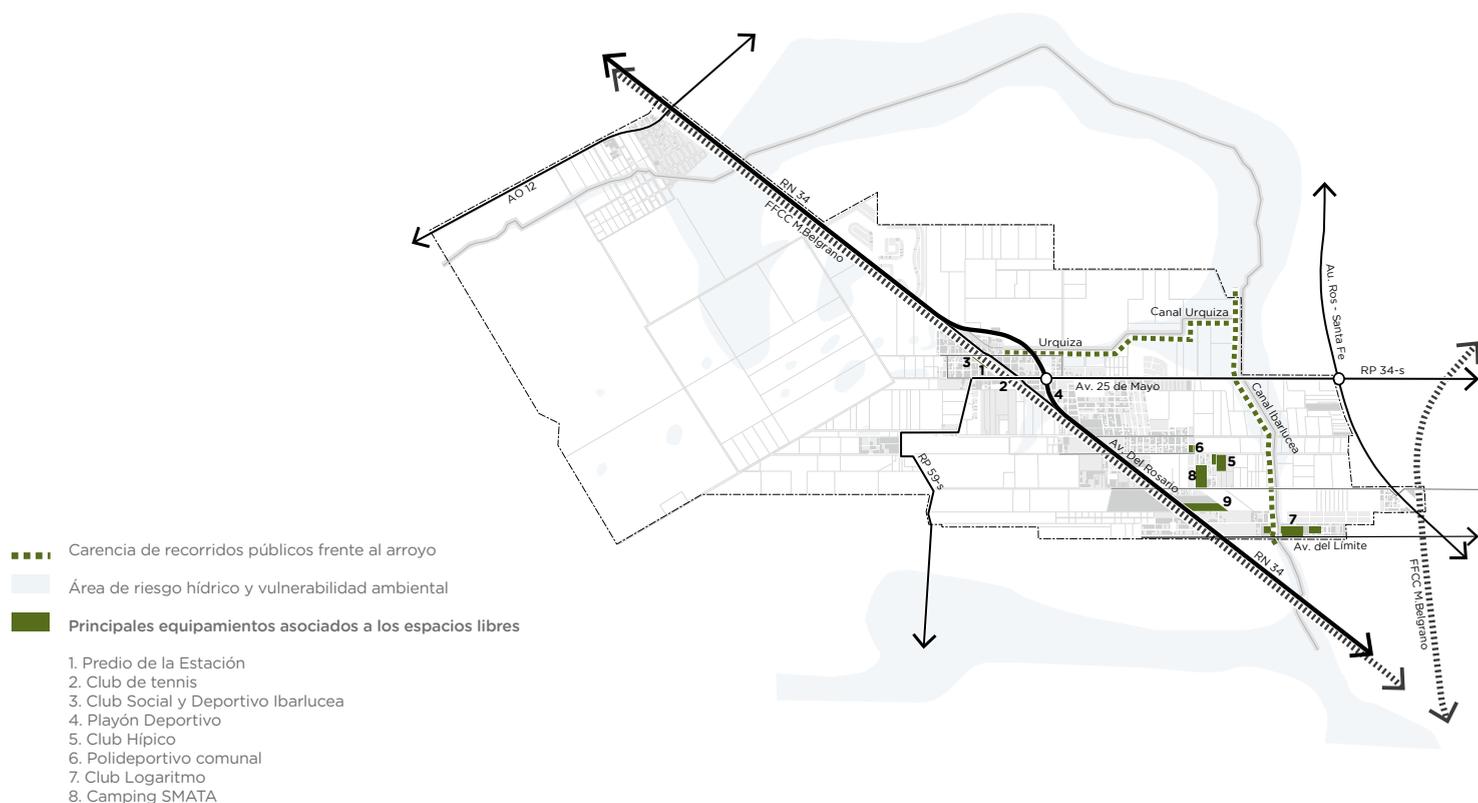
Plano 13. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda

Urbanización y vivienda

- Fragmentación de la planta urbana debido a loteos residenciales surgidos en diferentes procesos de urbanización. Se verifica una alta dispersión de los distintos barrios, sin continuidad con el núcleo original que forman áreas urbanas distanciadas entre sí, sin servicios ni infraestructuras, con inadecuadas condiciones de accesibilidad y, en algunos casos, en zonas potencialmente inundables.
- Desmembramiento de los tejidos residenciales a lo largo de la ruta con un muy bajo nivel de consolidación. Falta de compatibilidad en la conformación de los distintos sectores urbanos.
- Mixtura de usos residenciales, rurales e industriales con conflictos en su convivencia.
- Presencia de asentamientos irregulares y situaciones de po-

breza, en especial en los barrios Autostrada y Josefina Andino.

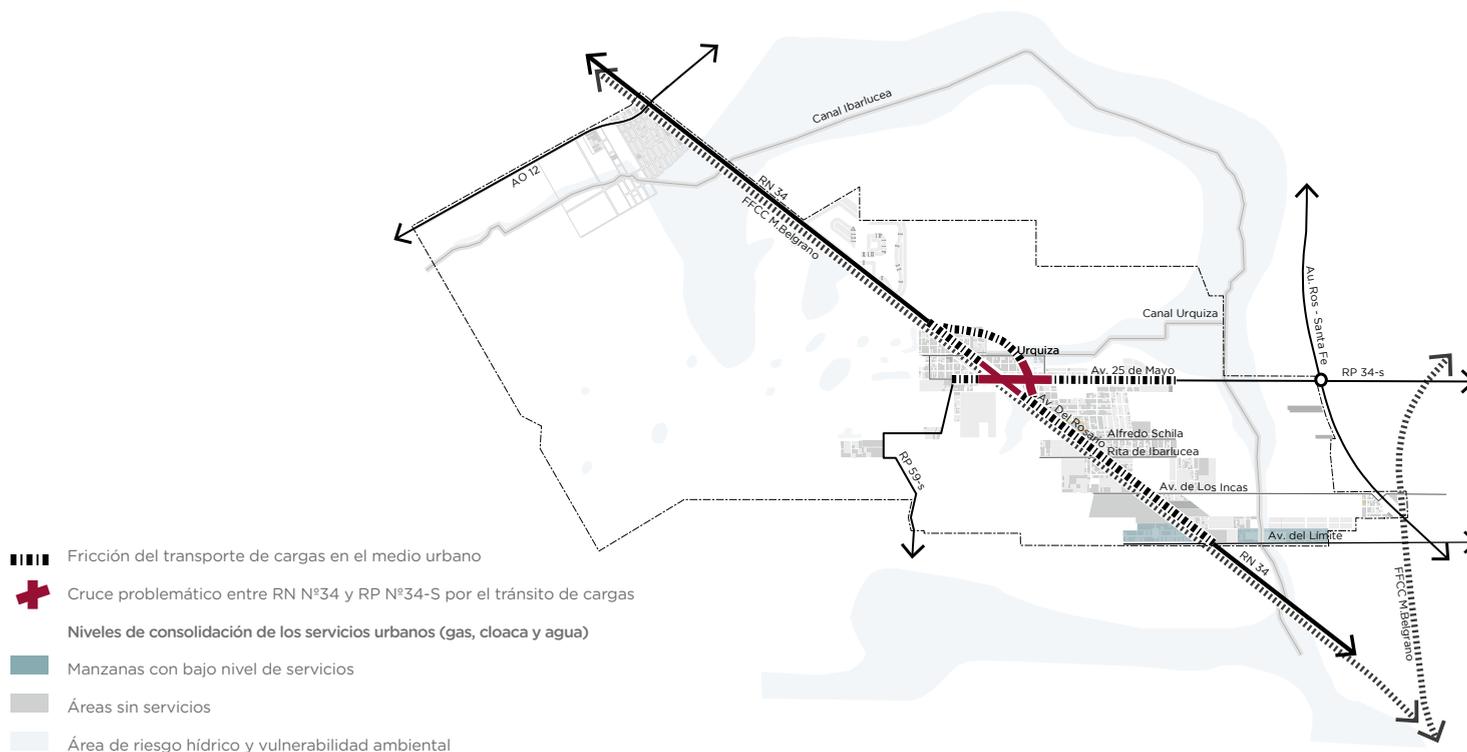
- Atravesamiento de la ruta nacional N°34 y las vías ferroviarias que dividen la ciudad en dos partes.
- Deficiencia de equipamiento institucional en los sectores urbanizados alejados del núcleo urbano original.
- Carencia de medidas de contención de la urbanización y restricción en situaciones de riesgo hídrico.



Plano 14. Diagnóstico de problemas y potencialidades en los espacios libres

Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales

- Falta de conexión y conectividad entre los distintos espacios libres que presenta la comuna.
- Falta de valoración de los canales y carencia de situaciones de llegada y de recorridos públicos paralelos a los canales Ibarlucea y Urquiza, lo que dificulta el contacto y disfrute por parte de la población de situaciones paisajísticas naturales, con accesos y penetraciones que aún podrían lograrse.
- Carencia de medidas de protección de los bordes de los canales Ibarlucea y Urquiza.
- Vulnerabilidad ambiental, en especial debido a la aplicación de productos agroquímicos. La producción fruti-hortícola tiene una alta aplicación de agroquímicos, al igual que la producción extensiva.
- Anegamiento de campos y algunos sectores urbanos en épocas de grandes lluvias. Las inundaciones, que se han producido en las últimas décadas, y las consecuencias que éstas traen aparejadas resultan un conflicto de relevancia para la localidad.



Plano 15. Diagnóstico de problemas y potencialidades en las infraestructuras y servicios

Infraestructuras y servicios

- Falta de infraestructuras y servicios. Ibarlucea no cuenta con servicio de red de agua (sólo la escuela primaria está dotada de este servicio por medio de una planta de ósmosis inversa), ni con infraestructura de desagüe cloacal. Sólo el 8% cuenta con red de gas (correspondiente a barrios privados). De la totalidad de los trazados, sólo el 20% se encuentra pavimentado, el 57% cuenta con algún tipo de mejorado y el 23% restante es de tierra.
- Conflictividad en el sistema de movilidad. La disposición de las trazas viales y ferroviarias, en relación con las áreas residenciales, complejizan la movilidad urbana y metropolitana del sector. La ruta provincial N°34-s está pavimentada sólo hacia Granadero Baigorria y el cruce de esta vía con la ruta nacional N°34 resulta problemático.

- Problemas ocasionados con el tránsito de carga con congestión vehicular, un alto impacto ambiental y destrucción de las calzadas; debido a que éste atraviesa la planta urbana.
- Falta de infraestructura para el tratamiento de los residuos sólidos urbanos.
- Déficit en equipamientos socios comunitarios -especialmente en salud y educación-, no incorporados en el desarrollo de los procesos de urbanización. Esta carencia se agrava frente a la desconexión existente entre los distintos barrios.
- Déficit de transporte público interno para conectar los diversos barrios dispersos en la jurisdicción, aunque la comuna cuenta con un transporte escolar propio.

IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

Entre las potencialidades existentes de Ibarlucea se destaca su situación favorable de localización, ya que es uno de los poblados contiguos a la ciudad central -proveedora de gran cantidad de servicios-. La localidad presenta un marcado perfil residencial, captando una gran cantidad de población que decide trasladarse a vivir en forma permanente. Ibarlucea dispone de suelo de gran interés para desarrollar programas de vivienda que atiendan a las necesidades del Área Metropolitana de Rosario y de la propia comuna. Asimismo, presenta una creciente actividad industrial, de gran potencial por su localización estratégica en relación con las vías de comunicación aledañas -rutas nacionales AO12 y 34, ruta provincial 34-s y autopista Rosario-Santa Fe-. Además, la localidad cuenta con un valioso capital, natural y construido, asociado a la ruralidad, de gran potencial para el desarrollo de un perfil turístico y residencial vinculado a la experiencia del ambiente natural. Se pueden identificar tres grandes temas para establecer una clasificación sencilla de las potencialidades locales:

Urbanización y vivienda

- Disponibilidad de suelo vacante dentro de la planta urbana para afrontar su completamiento y expansión, que implica una oportunidad de gestionar proyectos de alto valor es-

tratégico, a través del desarrollo de una propuesta de carácter integral.

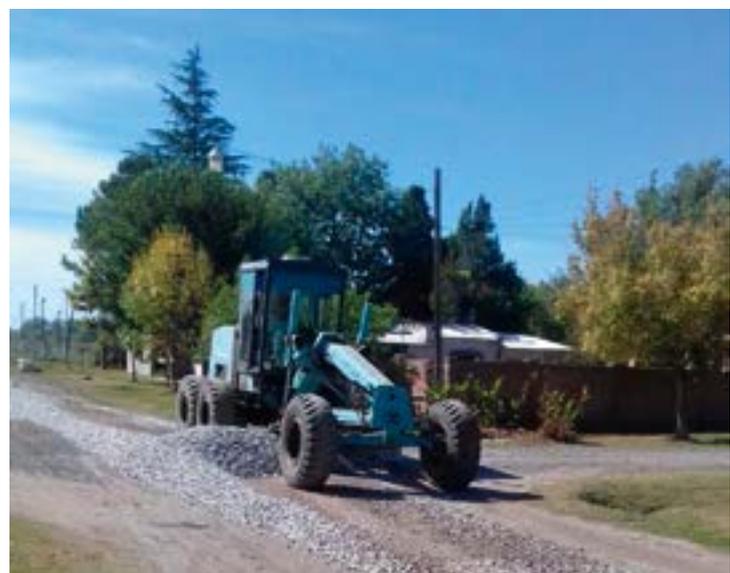
- Posibilidad de replantear los sectores urbanos dispersos, otorgándoles un carácter distintivo a través del completamiento de los servicios, una mayor conexión entre sí y la incorporación de nuevos programas de vivienda con la provisión de espacios públicos y equipamientos comunitarios.
- Posibilidad de potenciar el desarrollo de las actividades productivas industriales en áreas debidamente planificadas, en relación directa con los nodos logísticos y los principales corredores viales destinados al transporte de cargas. El área industrial, promovida por la comuna de Ibarlucea, se localiza sobre la ruta provincial N°34-s junto a la autopista Rosario-Santa Fe a fin de consolidar el suelo industrial alejado de la planta urbana.
- Posibilidad de redefinir los bordes urbanos y consolidar los procesos iniciados.

Espacios libres, red de espacios públicos

- Presencia de elementos de valor patrimonial como el cuadro de estación del ferrocarril y de valor singular como la iglesia Santa Rita y la plaza principal de la localidad.
- Presencia de áreas de gran valor paisajístico y ambiental como los canales Ibarlucea y Urquiza, juntamente con sus respectivos entornos, con capacidad de configurar una estructura de espacios verdes (reservas naturales) en relación con los mismos.
- Existencia de montes de forestación, grandes predios forestados y masas arbóreas de relevante valor ambiental.

Infraestructuras y servicios

- Presencia de importantes vías de comunicación y transporte, entre los que se destacan el Ferrocarril Gral. M. Belgrano, la ruta nacional N°34, la ruta provincial N°34-s, la ruta nacional AO12 y la autopista Rosario-Santa Fe; además de calles secundarias como la Avenida del Rosario y las calles transversales que vinculan la planta urbana con la ruta nacional N°34 (Urquiza, Avenida 25 de Mayo, Alfredo Schila, Rita de Ibarlucea y la Avenida de los Incas), y permiten una red articulada del sistema de movilidad.
- Posibilidad de un desarrollo más eficiente de la movilidad a través de la canalización y derivación del transporte de cargas para evitar el paso de camiones dentro de la planta urbana..







CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

El Plan Urbano Local de Ibarlucea está pensado para ser desarrollado en un escenario temporal fijado hasta aproximadamente el 2030. Parte de la agenda de trabajo a sostener en ese espacio temporal se basa en una serie de acuerdos compartidos con el resto de localidades que integran el ECOM-Rosario y con acciones que comprometen a los distintos niveles del Estado.

El PUL define el proyecto urbanístico deseado y posible de transformación a futuro de la comuna. Es una herramienta para impulsar modificaciones en su estructura física y funcional, ordenar la acción pública y promover la inversión privada.

Contiene directrices generales de ordenamiento integral del territorio comunal y define proyectos de carácter estructural para el logro de un desarrollo positivo. Fija procedimientos (modalidades e instrumentos) para orientar la gestión local.

Propone una estrategia para la transformación urbanística, basada en la definición de las políticas generales a aplicar en todo el territorio local, referidas a los distintos temas que inciden en el desarrollo urbano: ordenamiento de suelo, sistema vial, espacios públicos, equipamientos colectivos e infraestructura y servicios básicos. Define también las políticas a aplicar en temáticas sectoriales más específicas: vivienda, accesibilidad y movilidad, patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico, industria y servicios y medio ambiente.



64 RELACIÓN ENTRE EL PLAN METROPOLITANO Y EL PLAN URBANO LOCAL

CRITERIOS GENERALES

Las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) han fijado criterios comunes a sostener por parte del conjunto de localidades ECOM en materia de (1) definición de patrones de urbanización y usos del suelo sostenibles; (2) protección y optimización de recursos ambientales y patrimoniales; (3) estructuración de la accesibilidad y conectividad en forma eficiente; (4) promoción de un desarrollo integral, productivo y de servicios; (5) mejora en las condiciones de saneamiento ambiental e infraestructuras, (6) coordinación estratégica y asociativa de actores; y (7) distribución policéntrica y equilibrada de equipamientos y servicios. Los preceptos antes mencionados pueden sintetizarse en catorce criterios generales:¹

1. *Favorecer la diversidad del territorio y mantener la referencia de su matriz biofísica.* La diversidad es un valor del territorio. Los objetivos de equilibrio nunca deben entenderse como propuesta de homogeneización. La matriz biofísica es un referente seguro para los proyectos de futuros ámbitos territoriales.
2. *Proteger los espacios naturales, agrarios y no urbanizables en general, como componentes de la ordenación del territorio.* Aquellas áreas que en el planeamiento urbanístico de base municipal son a menudo periféricas o residuales pasan a ser elementos fundamentales y estructurantes en la ordenación del territorio.
3. *Preservar el paisaje como un valor social y un activo económico del territorio.* El paisaje es la imagen que nos transmite el territorio, a través de la cual somos capaces de sentirlo e identificar nuestra pertenencia y arraigo a un lugar. El paisaje es hoy también un factor, a veces muy importante, de creación de riqueza.
4. *Moderar el consumo de suelo.* El suelo con aptitud para la implantación urbana e industrial es un recurso escaso, cuyo despilfarro, a menudo evidente, debe evitarse de cualquier manera. Una utilización más eficiente de las áreas ya urbanizadas sería un objetivo a mantener en todo momento. El déficit habitacional y la capacidad de los tejidos urbanos consolidados para albergar nuevas viviendas son dos índices claves para evaluar cualquier política de expansión del suelo urbano. Las áreas de expansión deben estar condicionadas, preferentemente, a la consolidación de la planta urbana existente.
5. *Favorecer la cohesión social del territorio y evitar la segregación espacial de las áreas urbanas.* La cohesión social es uno de los tres pilares de la sostenibilidad. El planeamiento territorial debe favorecer la cohesión, promoviendo el verdadero

1. Los criterios generales se basan en los Criterios de Planeamiento Territorial desarrollados por Juli Esteban. Véase: Esteban, J. (2004). Criteris de planejament territorial. Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques Secretaria per a la Planificació Territorial. Programa de Planejament Territorial.

equilibrio territorial, aquel que se refiere al acceso de todos los habitantes a los equipamientos y servicios.

6. **Proteger y potenciar el patrimonio urbanístico que vertebró el territorio.** El AMR tiene un sistema de ciudades y comunas que a lo largo de la historia han vertebrado su territorio. Se trata de un rico patrimonio urbanístico que hay que proteger y reforzar en su papel vertebrador del desarrollo territorial, frente a implantaciones ex-novo, pretendidamente autónomas, pero a menudo parasitarias de aquel sistema histórico.
7. **Facilitar una política de vivienda eficaz, asequible y urbanísticamente integrada.** Las políticas de fomento de la vivienda, en especial de vivienda asequible, deben centrarse en las ciudades y comunas con mayor entidad urbana que, sin duda, favorecerán la integración y el acceso a los servicios de los nuevos habitantes. El planeamiento local debe contemplar las directrices de reequilibrio del espacio para viviendas –y también para actividades económicas y equipamientos–, sobre todo en el contexto de una creciente integración funcional de cada sistema o corredor urbano. Asimismo, en cada nuevo desarrollo urbanístico deberá considerarse un porcentaje de lotes, para cubrir el déficit de vivienda social en sectores medios y sectores de más bajos recursos.
8. **Propiciar la convivencia de actividades y viviendas en las áreas urbanas y racionalizar la implantación de polígonos industriales y terciarios.** Convendrá fomentar, a través de los tipos edificatorios y las normativas de usos, la convivencia en la ciudad de viviendas y de todo tipo de actividades compatibles con las mismas, en especial el comercio y las oficinas. Las actividades, que por su naturaleza o dimensión, requieran una implantación

separada pueden justificar la creación de áreas especializadas bajo los criterios de minimizar su número, tener una ordenación coherente con su entorno, disponer de accesibilidad suficiente y mancomunar cargas y beneficios entre municipios interesados.

9. **Velar por el carácter compacto y continuo de la extensión urbana.** Reafirma el rechazo, ya apuntado anteriormente, a las implantaciones aisladas. Asimismo preconiza que los crecimientos urbanísticos por extensión se produzcan según lógicas de continuidad de las tramas urbanas existentes y tengan unas densidades que comporten un buen aprovechamiento del suelo que se urbaniza.
10. **Velar por el carácter continuo de la red de espacios libres.** Las regulaciones normativas provinciales y nacionales identifican los principales espacios naturales protegidos (ej. Ley N.º25675, Ley Prov. 11.717, etc.), no obstante, no garantizan la conectividad entre sus elementos. Se trata de articular las piezas aisladas a través de la incorporación de nuevos conectores, verificados a escala local y precisados a través de proyectos urbanísticos.
11. **Reforzar la estructura nodal del territorio a través del crecimiento urbano.** El sistema urbano del AMR tiene una rica estructura nodal, aunque en las últimas décadas ha sufrido un proceso continuo de dispersión en el territorio. Se trata de que en el futuro el desarrollo urbanístico que pueda producirse cambie las pautas habituales de aumento de la dispersión por las de contribuir a reforzar los nodos principales del territorio. Es bastante claro que el aumento del peso de las localidades del AMR nos llevará a un modelo mejor –funcional, social y ambientalmente– que la contumacia en la dispersión.

- 66
- 12. *Hacer de la movilidad un derecho y no una obligación.*** Nunca se puede garantizar que determinados ciudadanos tendrán el lugar de trabajo cerca de su vivienda, pero en un modelo de áreas residenciales de baja densidad y áreas especializadas de actividad económica, puede asegurarse que todos lo tendrán lejos y con improbable transporte público. Tejidos urbanos mixtos y compactos pueden liberar a muchas personas de la obligación de desplazarse en vehículo privado para ir al trabajo o acceder a los equipamientos y servicios. Asimismo, al igual que otras redes de servicio, la accesibilidad al transporte público debe ser una condición principal para los desarrolladores y gobiernos locales a la hora de plantear nuevas áreas de expansión, tanto residenciales como productivas.
- 13. *Facilitar el transporte público mediante la polarización y la compacidad de los asentamientos.*** A través del reforzamiento nodal que se preconiza en el criterio 11 y del carácter compacto y mixto de los tejidos urbanos que se propone en los criterios 10 y 12, se crean las condiciones para dotar de un transporte público eficiente tanto a los movimientos intra-urbanos como a los inter-urbanos.
- 14. *Atender especialmente la vialidad que estructura territorialmente los desarrollos urbanos.*** El planeamiento del territorio ha de poner especial atención en aquellas propuestas viarias que por capacidad y trazado pueden estructurar las extensiones periféricas y los aglomerados supramunicipales de los últimos decenios. Aquellas vías que no han podido ser abordadas por planes urbanísticos municipales por la insuficiencia de su ámbito y que tampoco, por otras razones, han sido consideradas en los planes de carreteras.

CRITERIOS PARTICULARES ADOPTADOS PARA LAS LOCALIDADES DEL COM

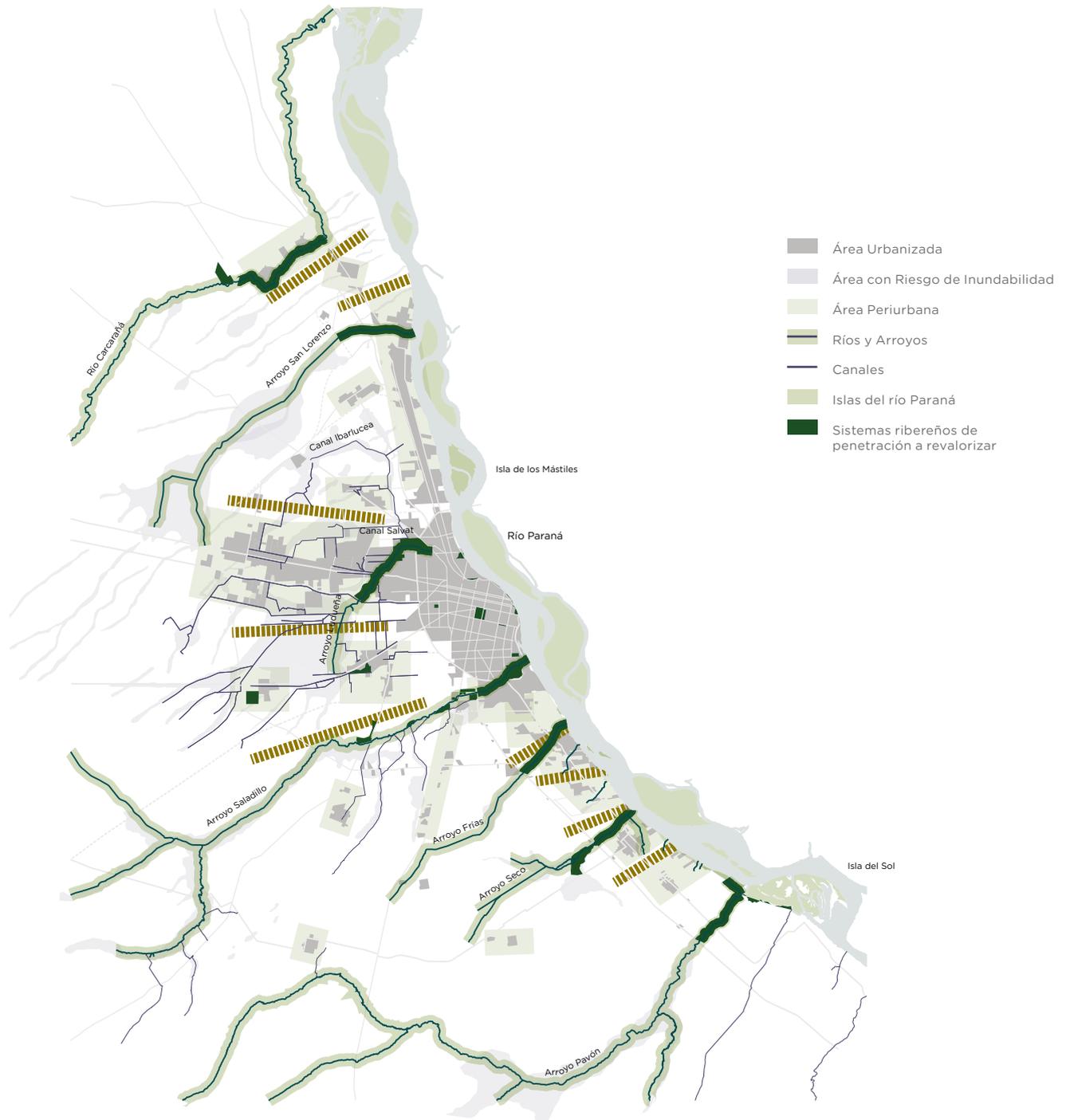
Las localidades que conforman el Cuadrante Oeste Metropolitano comparten ciertos rasgos particulares que las distinguen en el contexto territorial del AMR y que, por tanto, merecen una consideración especial en cuanto a las estrategias de planeamiento. Se trata de núcleos urbanos independientes que mantienen su identidad gracias a la presencia de áreas rurales que las circundan y distancian evitando un proceso intensivo de conurbación (como sí se ha dado en el Corredor Norte). Mayormente, son franjas diferenciadas y delineadas en torno a los arroyos, cañadas y áreas rurales, que reconocen diversos corredores viales como ejes centrales de conexión (autopista Rosario-Córdoba, rutas nacionales N°34, N°9, N°33, AO12 y rutas provinciales N°14, N°34-s, N°20-s).

En relación con los usos industriales, a nivel metropolitano, se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con la actividad productiva de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de la vivienda con usos productivos compatibles y de menor impacto. Asimismo, el reordenamiento de las actividades productivas y las áreas logísticas favorecerá la convivencia de los diversos usos existentes en cada localidad del cuadrante. Una perspectiva integral de la localización de las industrias y empresas que considere su relación con la residencia permitiría mejorar su convivencia. Para alcanzar este objetivo se promueve el reordenamiento de las actividades productivas y de servicio de mayor porte en un sector específico, destinado a tal fin y desarrollado de forma conjunta entre diferentes localidades.

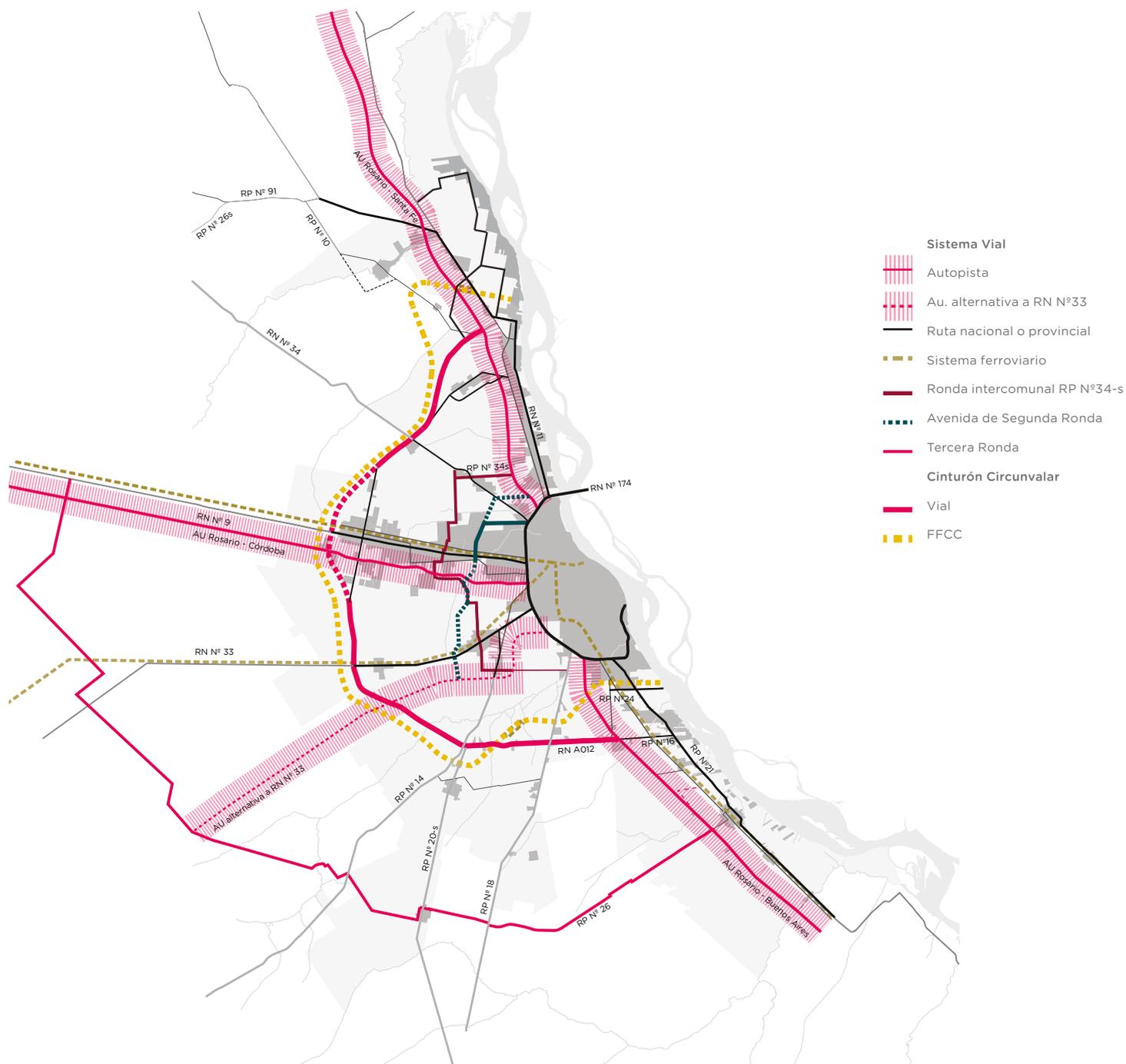
La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo

al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los recursos ambientales y paisajísticos que estructuran el territorio metropolitano y constituyen factores clave para mejorar la calidad de vida de los habitantes. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentran degradados y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado. La problemática hídrica y el tratamiento del suelo periurbano y rural cobra en este cuadrante especial interés por la problemática que se registra y por la extensión de suelo rural que rodea a los municipios, fundamentalmente hacia el sector sudoeste.

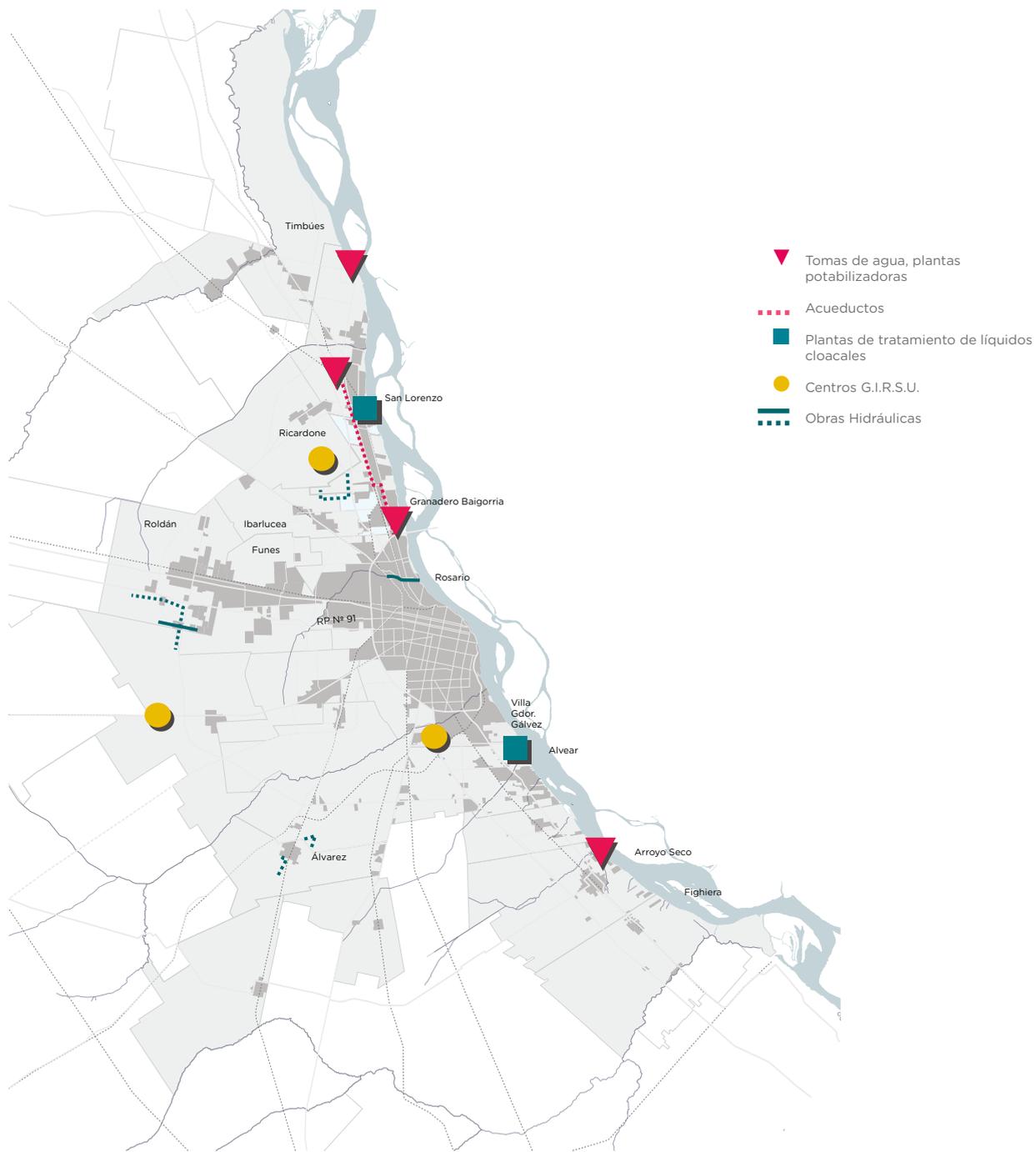
La aspiración de contar con un sistema de ciudades conectadas por una accesibilidad y conectividad eficiente se logrará en la medida en que se puedan articular y ordenar distintas formas de conectividad (vial, ferroviaria de carga y de pasajeros) conformando un sistema en red. Para optimizar el desarrollo de una región, cada unidad territorial menor (municipios y comunas) debe ser parte de una propuesta que apunta a la consolidación de un modelo territorial en el cual concurren dos escalas de ordenación urbanística: la metropolitana y la local. Este modelo será el que defina el rumbo de la reestructuración económica y social de toda el área, mediante una estrategia basada en objetivos de carácter territorial. De este modo, se pretenden identificar los grandes sistemas que le serán tributarios: la canalización del transporte de cargas, la consolidación de los corredores interurbanos, priorizando el transporte de pasajeros, y la articulación intercomunal como alternativa a las vías regionales.



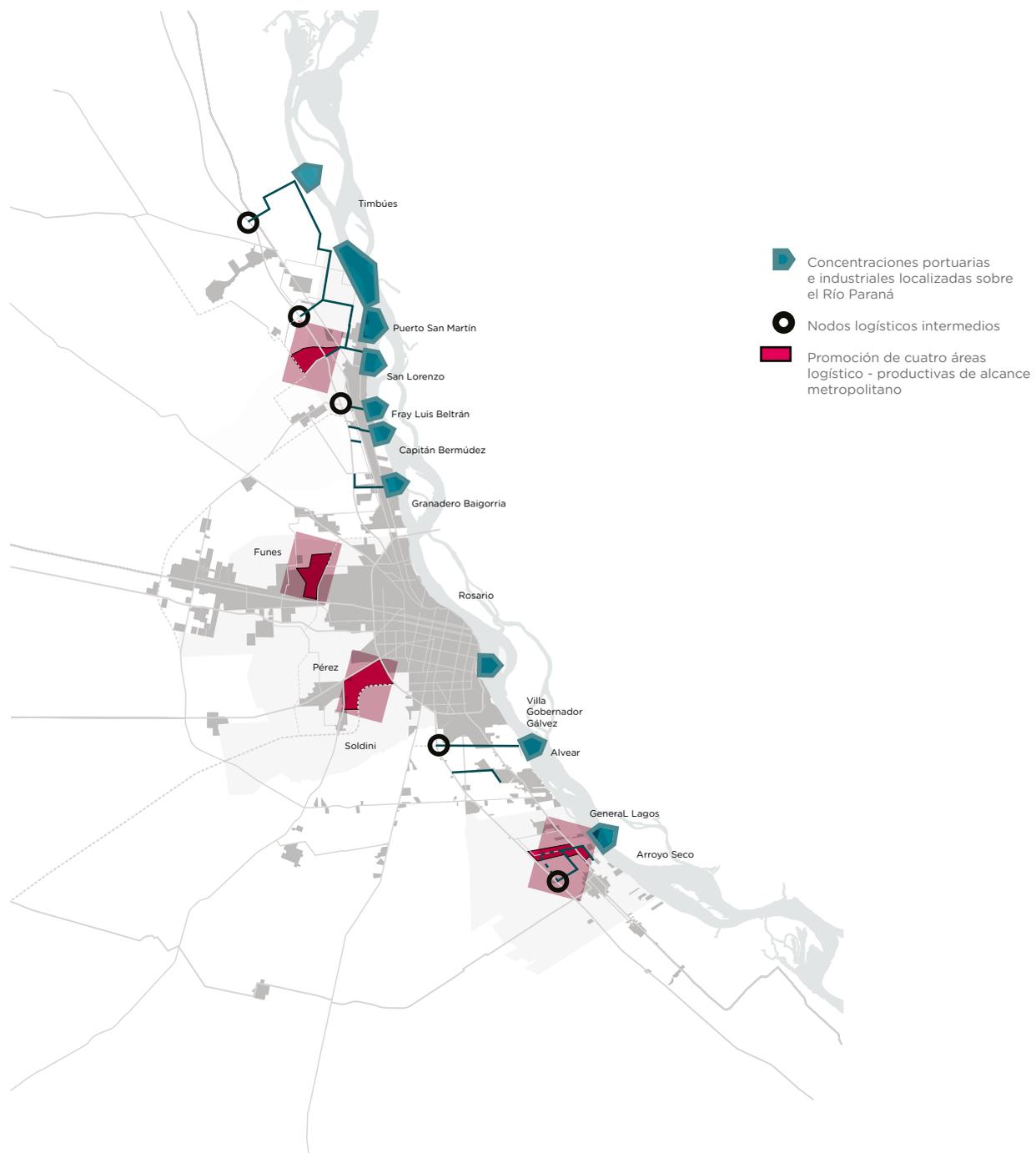
Plano 16. Sistema de parques metropolitanos



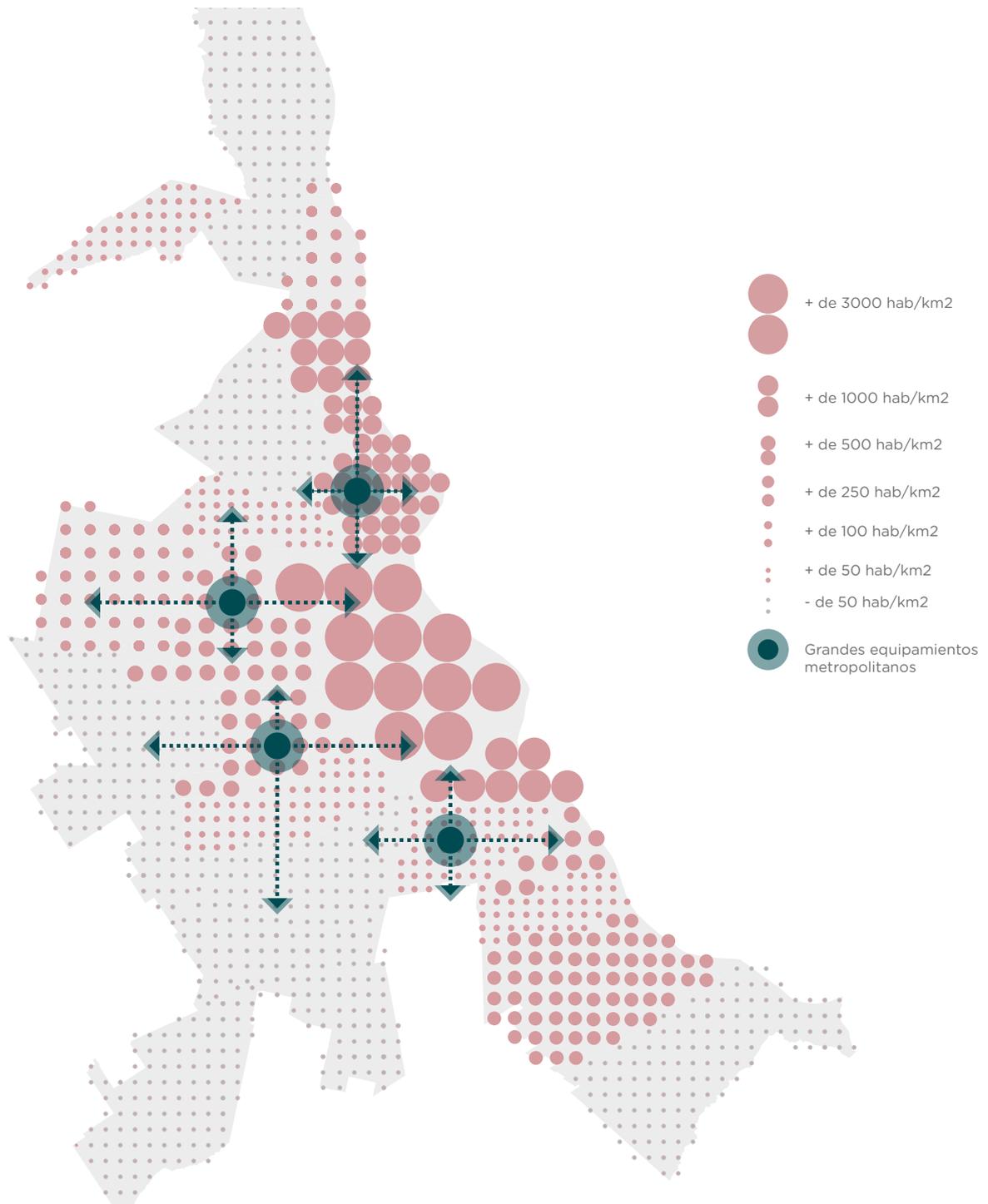
Plano 17. Accesibilidad y conectividad



Plano 18. Grandes infraestructuras de servicios territoriales



Plano 19. Plataformas logístico productivas y portuarias



Plano 20. Integración social y grandes equipamientos metropolitanos

SÍNTESIS DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA EL CUADRANTE OESTE METROPOLITANO (COM)

El Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario se extiende al oeste de la ciudad de Rosario, conformado por un marco territorial complejo que incluye diversos municipios y comunas. Las localidades que lo integran son: Ibarlucea, Funes, Roldán, Pérez, Zavalla, Soldini, Piñero, Álvarez, Coronel Domínguez y Acebal. Su estructura territorial está asociada a diferentes componentes viales y ferroviarios.

En el Cuadrante Oeste Metropolitano se reconocen distintos procesos de crecimiento y expansión urbana que, en general, responden al modelo de ciudad dispersa. El cual se distingue, especialmente, por presentar un patrón de urbanización basado en desarrollos residenciales de baja densidad, escasa dotación de infraestructuras y una movilidad apoyada, preponderantemente, en el uso del automóvil particular. Si bien este proceso de formación de áreas suburbanas se inicia en las localidades que fueron tradicionalmente centros recreativos estacionales y de fin de semana (Funes y Roldán), en las últimas dos décadas se incrementa esta dinámica también en el resto de las localidades de este cuadrante como, por ejemplo, Ibarlucea, Zavalla, Soldini, Piñero y Álvarez. Frente a estas tendencias de crecimiento disperso, se propone una estrategia de contención y reorientación de estos procesos, alentando fundamentalmente las operaciones de completamiento del tejido urbano en todas las localidades y

de una expansión controlada, a través del desarrollo de proyectos cuidadosamente planificados.

Este cuadrante, por su gran conexión territorial, presenta un notable crecimiento, especialmente en los últimos años, de desarrollo de industrias y áreas calificadas para tal fin. A su vez, posee una extensa superficie de suelo destinada a actividades rurales extensivas, como también se destaca el desarrollo de actividades de producción fruti y flori-hortícolas en distintas comunas y municipios lo que constituye un componente identitario del sector oeste metropolitano. Asimismo, se destaca un valioso sistema hídrico, al presentar un suelo atravesado por un gran número de canales, cauces, cañadas, paleo-cañadas, lagunas y sectores deprimidos, que forman parte de las cuencas de los arroyos Luedueña y Saladillo. Esta particularidad del territorio obliga a tener una mirada cuidadosa y respetuosa de su condición de los procesos de urbanización, en los sectores que registran situaciones de inundabilidad y anegamiento.

De acuerdo con los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el Área Metropolitana de Rosario, en el Cuadrante Oeste se propone:

- Desarrollo de un sistema eficiente de movilidad integral, para evitar el paso de camiones por las plantas urbanas de las lo-

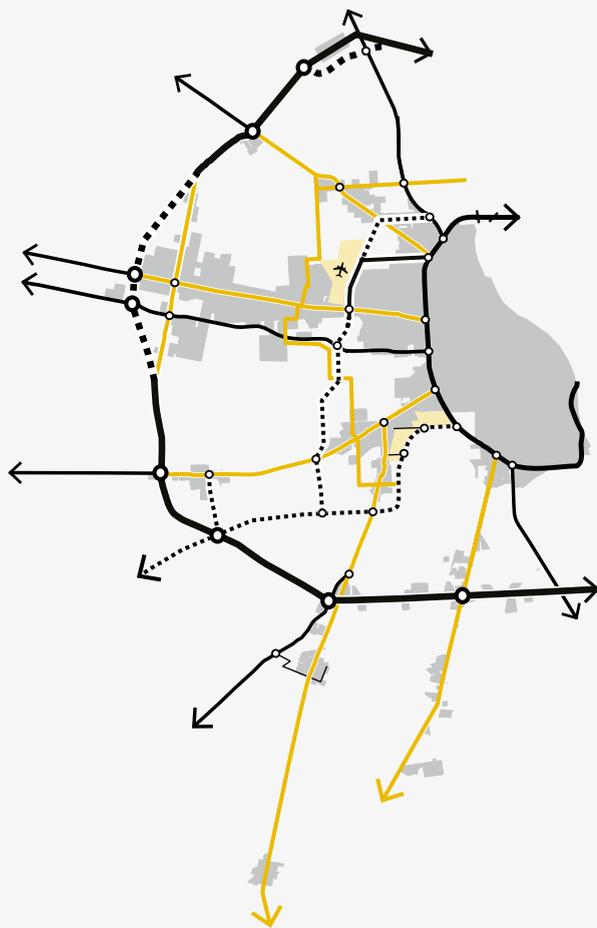
calidades del cuadrante y canalizando el transporte de cargas fundamentalmente hacia las autopistas (la actual y la proyectada) hacia la segunda ronda.

- Desarrollo de una nueva infraestructura vial para encauzar el tráfico de cargas y evitar su ingreso a las plantas urbanas de Pérez y Soldini, descongestionando la ruta nacional N°33.
- Implementación de diversos corredores interurbanos, reconvirtiendo las rutas en avenidas urbanas -al atravesar cada núcleo poblado- y consolidando circuitos de conexión entre los municipios y comunas que conforman el cuadrante.
- Consolidación de la Segunda Ronda Metropolitana para absorber una mejor y mayor accesibilidad al Aeropuerto desde las distintas localidades.
- Consolidación y desarrollo de áreas logísticas productivas, a fin de concentrar la actividad industrial, logística y de servicios en sectores estratégicos del Cuadrante Oeste; lo que permitiría que las industrias y el tránsito de carga convivan armónicamente con usos residenciales en el resto de la planta urbana, sin superponer actividades.
- Desarrollo de posibles soluciones para las situaciones deficitarias de hábitat que presentan asentamientos irregulares existentes en las localidades del Cuadrante Oeste.
- Refuncionalización y puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en el ámbito territorial del Cuadrante Oeste del AMR.
- Protección ambiental y potenciación turística y recreativa en espacios de carácter metropolitano, especialmente junto a cursos de agua y/o grandes masas de forestación, aprovechando las características paisajísticas del territorio.
- Consolidación de las plantas urbanas, alentado el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro de cada

núcleo urbano y el desaliento de los procesos de expansión que generan dispersión.

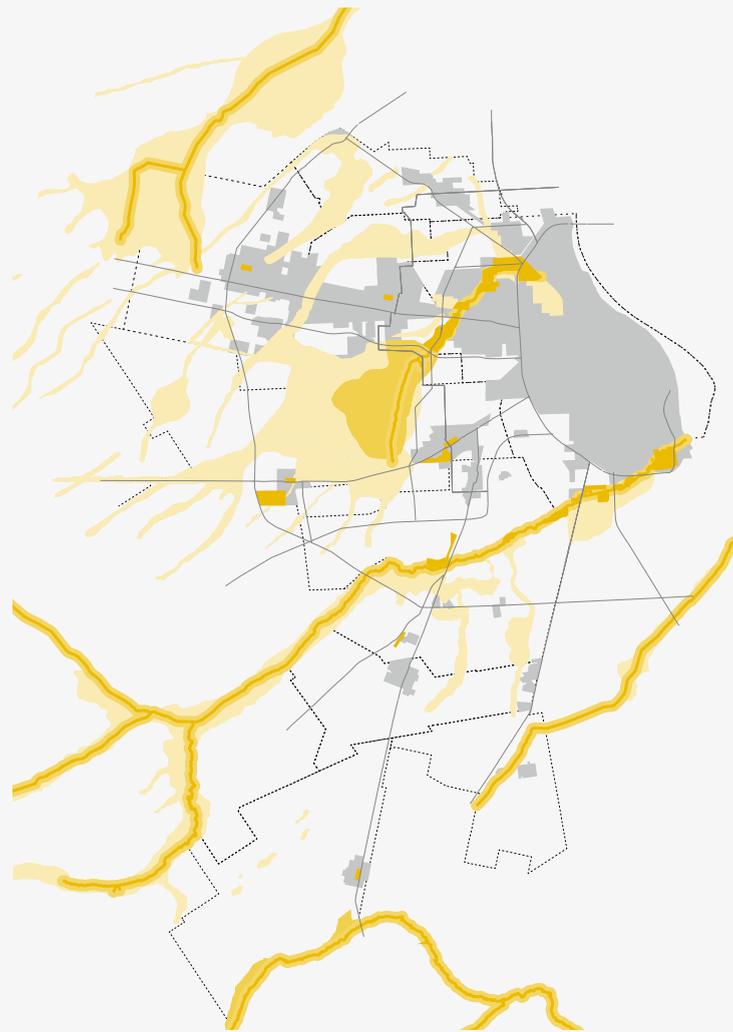
- Definición de un plan de dotación y extensión de los servicios infraestructurales, en particular de provisión de agua potable y desagües cloacales.
- Elaboración de un plan hídrico y definición de áreas con restricciones a la urbanización por afectaciones hídricas ambientales.
- Implementación de las etapas sucesivas de desarrollo del Acueducto del Gran Rosario que posibilitará la construcción de los ramales a Pérez y a Roldán. El nuevo acueducto en su primera etapa provee a Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, norte y noroeste de Rosario. Así la actual Planta Rosario (barrio Arroyito) tiene menos demanda y mejora su producción para optimizar la provisión de agua potable en las redes existentes, beneficiando al sur de Rosario y a Villa Gobernador Gálvez.
- Determinación de un área de protección del aeropuerto.





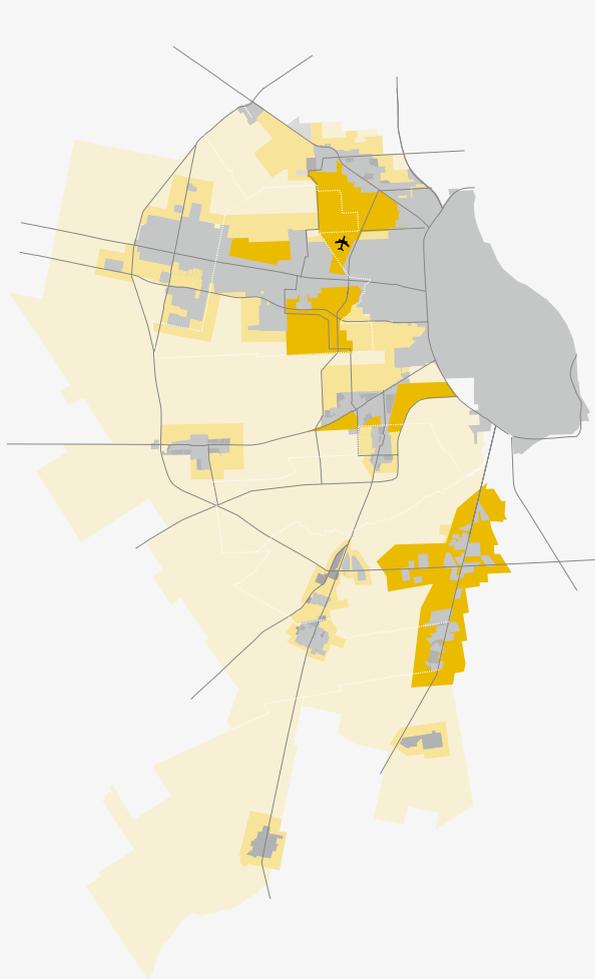
Esquema de movilidad del transporte

-  Corredores regionales de carga
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Corredores regionales de carga proyectada
-  Propuesta de autopista alternativa RN-N°33
-  Corredores interurbanos.
Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Vías de de estructuración urbana Transporte de cargas
-  Área urbanizada
-  Área logística productiva Rosario-Perez-Soldini
Sector aeropuerto
-  Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"



Sistema ambiental integrado

-  Distrito
-  Arroyos y cañadas
-  Áreas de riesgo hídrico
-  Área natural protegida sobre los cursos de agua
-  Área de valor paisajístico



- Criterios para el ordenamiento territorial**
- Área urbanizada existente
 - Área periurbana
 - Área rural
 - Área para Proyectos Especiales
 - Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"



- Plan Especial interjurisdiccional metropolitano RP N°18 (PIM R18)**
- Área urbana
 - Área de expansión
 - Área periurbana

MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL
Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial
Cuadrante Oeste

Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

-  Corredores regionales de carga
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Corredores regionales de carga proyectada
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Conectores a áreas industriales
-  Acceso existente
-  Acceso propuesto
-  Red de ferrocarril existente
-  Tren regional
-  Cinturón Ronda FFCC
-  Corredores interurbanos
Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Cinturón Vial Segunda Ronda RP N°34s
-  Vía de estructuración local
Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana

-  Vías colectoras paralela al ferrocarril

Ordenación de las áreas urbanizadas

-  Área urbanizada ocupada o en proceso de ocupación
-  Área de expansión urbana
Crecimiento de la planta urbana en forma programada
-  Suelo recomendado para uso industrial
-  Concentraciones industriales a mantener o limitar

Ordenación de los espacios libres

-  Área periurbana
Incentivo de desarrollo productivos agrícolas alternativos
-  Área rural
-  Área natural protegida sobre cursos de agua
-  Áreas de valor paisajístico
-  Áreas de riesgo hídrico
-  Obras de retención
-  Presa Ludueña
-  Acceso público al Arroyo

Grandes infraestructuras de servicios

-  Planta de tratamiento cloacal / Lagunas de decantación
-  Planta de tratamientos de Residuos Sólidos Urbanos (RSU) / Vertederos a cielo abierto
-  Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"

Proyectos Especiales

-  Proyecto especial Ruta Provincial N°18
-  Área logística productiva Rosario-Perez-Soldini
-  Proyecto interjurisdiccional Parque Recreativo Productivo Perez-Soldini
-  Proyecto Ambiental Arroyo Ludueña

Plano 21. Modelo territorial proyectual



80 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Tres grandes objetivos generales de plan guiarán el futuro desarrollo de la Comuna de Ibarlucea:

1. **Proteger y reorganizar los bordes de los canales Ibarlucea y Urquiza.** Se propone la reorganización de los bordes de los canales Ibarlucea y Urquiza, presentes en la jurisdicción local, a fin de posibilitar nuevos accesos y recorridos públicos, reconocer áreas de oportunidad para resguardar el ambiente y promover el desarrollo de un mayor uso recreativo y de esparcimiento de la población. Se pretende consolidar un corredor de biodiversidad integrado al sistema metropolitano, con un circuito de carácter intercomunal que conecte grandes áreas verdes, miradores y tramos de recorridos públicos frente al canal.
2. **Promover el desarrollo urbano hacia una mayor cohesión socio-territorial.** Ibarlucea presenta una marcada fragmentación y dispersión urbana por el desarrollo de diversas urbanizaciones realizadas en distintos momentos históricos y con distintas lógicas y morfologías en relación con el núcleo urbano original. Se registra una gran desconexión entre los distintos barrios, como también una carencia de infraestructuras, equipamientos y servicios. Además, existen situaciones no resueltas de movilidad general, agravadas por los movimientos de cargas que provocan serios niveles de congestión vehicular en el interior de la localidad. Se propone impulsar el desarrollo de una mayor conectividad y articulación entre los diversos componentes, a fin de lograr una mayor cohesión socio-territorial.
3. **Ordenar y potenciar el uso productivo, protegiendo las áreas residenciales.** Se identifica la presencia de usos industriales dentro del tejido residencial de la localidad, como también se registran conflictos por la coexistencia de áreas rurales que utilizan agroquímicos junto a sectores residenciales urbanos. Se propone planificar el ordenamiento de los distintos usos del suelo, a fin de preservar las áreas residenciales de inconvenientes provocados por otras actividades, siempre y cuando se garantice y se potencie el desarrollo productivo de la localidad. Se plantea así, consolidar un área industrial al este de la planta urbana, en el sector delimitado por la ruta provincial N°34-s y la autopista Rosario-Santa Fe -en relación con Granadero Baigorria-, y establecer áreas de amortiguación entre las áreas urbanas y las rurales que presenten cultivos extensivos.



82 CRITERIOS DE URBANIZACIÓN A NIVEL LOCAL

El análisis del déficit de vivienda se suma a otros factores para definir el suelo que se necesita urbanizar en cada localidad. Una propuesta complementaria a esa cuantificación podría venir de la mano del cálculo del futuro crecimiento demográfico, las previsiones de desarrollo económico -entre las cuales se encuentra la tendencia de crecimiento de los sectores que la gente elige para vivir- y los proyectos concretos de infraestructura y equipamientos. Los instrumentos con los que se aplican las políticas de urbanización pretenden en alguna medida afrontar esta complejidad de factores.

Aun cuando en las localidades del AMR se registra un importante proceso expansivo, el cual sin dudas excede las necesidades propias de crecimiento de los municipios o comunas, es importante destacar la necesidad de suelo para construir vivienda en los próximos 10 a 15 años en toda el AMR.

El estudio estadístico desarrollado para el AMR arroja un déficit cuantitativo crítico global de 46.274 hogares, lo cual necesariamente implica la construcción de viviendas en ese orden para encontrar una solución posible a ese problema.

En las DOT se ha definido la conveniencia de apuntalar la consolidación de los núcleos urbanos existentes mediante la construc-

ción de nueva vivienda en las localidades que evidencian mejores condiciones para su incorporación, en sectores definidos como Áreas de Reserva para el desarrollo de Proyectos Especiales.

Según la clasificación urbanística del suelo que divide el territorio en suelo urbanizado, urbanizable y no urbanizable; se cuenta con una base sólida para formular las primeras hipótesis que relacionen los procesos de urbanización con la compensación a la demanda de vivienda detectada.

El suelo urbanizado es el ámbito de mayor estatus de la propiedad, es un suelo que ha adquirido algunos derechos debido a procesos de urbanización anteriores, donde se hizo frente a las obligaciones para adquirir esa categoría. Está subdividido en parcelas, tiene acceso por calles formalizadas y cuenta con infraestructuras y servicios básicos, o está en proceso de contar con ellos. Generalmente, la ocupación en el suelo urbano es alta, aunque no es condición para ser considerado como tal, ya que podría simplemente encontrarse vacante. A ese tipo de suelo, lo llamamos suelo urbanizado consolidado y por ello, son muy pocas las posibilidades que ofrecen en él para desarrollar políticas de ocupación. Sin embargo, existe una cantidad de suelo urbanizado que no cuenta con tal grado de consolidación o cuya ocupación es incipiente o vacante por lo cual se considera propicio para reestructuraciones urbanas o para definir áreas de completamiento; es el suelo urbano no consolidado. También pueden detectarse parcelas que, por la obsolescencia de sus usos, son objeto de una planificación especial, para las cuales se aplica la figura de "Área de Reserva" y con ella se preserva el área hasta que puede definirse un proyecto concreto (a través del desarrollo de un Plan Especial y/o Plan de Detalle) juntamen-

te con los dueños del suelo, la denominamos “Área de Reserva para Completamiento”.

Existe una proporción del suelo considerado como no urbanizado pero que es apto para urbanizar, fundamentalmente porque sus condiciones de localización responden al modelo de ordenamiento territorial que se pretende. También aplicando la figura de Área de Reserva, se delimita un área de actuación donde llevar adelante una expansión de la planta urbana en forma adyacente al núcleo urbanizado. Esta operación debe ser programada y se debe definir hasta donde se admite esa expansión. Además, deben fijarse las pautas y requerimientos que el urbanizador deberá cumplimentar para llevar adelante el proceso; la denominamos “Área de Reserva para Expansión”. Este instrumento permite definir mediante el desarrollo de Proyectos Especiales el programa con el que se llevará adelante el proceso con la incorporación de equipamientos, infraestructuras y todos aquellos usos complementarios a la vivienda, es decir que la expansión involucra políticas integrales de urbanización (Ver Plano N°27).

Por último, la categoría de no urbanizable define la preservación del espacio rural, por ser objeto de protección, por la naturaleza de sus componentes o por ser inadecuados para el desarrollo urbanístico,

La adscripción del suelo a una zona define su calificación y, en general, está asociada a un uso específico. Por ejemplo, los suelos localizados inmediatamente linderos a los tejidos urbanos, se denominarán suelos periurbanos, admitiendo la localización de las actividades o usos que median entre la ciudad y el campo. Asimismo, las áreas industriales, fijan un uso del suelo urbanizado que propicia el ordenamiento de las actividades productivas.

POLÍTICAS Y ACCIONES PARA EL DESARROLLO LOCAL

Los tres objetivos de transformación urbana, explicitados en el apartado anterior, se articulan con cinco grandes políticas generales que se tornan clave para el desarrollo local: definición de nuevos criterios de urbanización; optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y la creación de espacios verdes; reorganización de la accesibilidad y conectividad; ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios; y dotación de equipamientos, infraestructura y servicios.

DEFINICIÓN DE NUEVAS POLÍTICAS DE URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

Ibarlucea presenta una situación distintiva con respecto a las localidades que forman parte del Cuadrante Oeste, en especial, debido a la dispersión que se genera a partir del surgimiento de urbanizaciones residenciales en su jurisdicción en relación con su núcleo urbano original. Esto se plantea como un conflicto cuya solución conduce a reordenar el crecimiento a partir de una lógica y planificación integral. La definición de nuevos criterios de urbanización en Ibarlucea, que está destinado a orientar el desarrollo territorial hacia el modelo deseado, se basa en el reconocimiento de las características y las tendencias actuales de transformación, a fin de mejorar la convivencia de los distintos usos presentes en la comuna. Por lo expuesto, se proponen las siguientes acciones:

Organizar los procesos de urbanización y completar los tejidos residenciales:

- Consolidar la planta urbana ya urbanizada para alentar el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro del tejido urbano y evitar los procesos expansivos que generan dispersión y adoptan la forma de enclaves residenciales autónomos.
- Desalentar los nuevos procesos de urbanización difusa, con miras al completamiento y consolidación de aquellas urbanizaciones dispersas ya existentes en la jurisdicción de la comuna, y a la necesidad de provisión de infraestructura y servicios.
- Elaborar “Planes Especiales” o “Planes de Detalle” previo a toda actuación de urbanización para propiciar acciones consensuadas entre los propietarios del suelo y el estado local.
- Promover acciones integrales para la resolución de las condiciones deficitarias que presenta el asentamiento irregular existente, a través de su calificación y desarrollo como “Área de Interés Social”. Se prevén acciones tendientes a mejorar la situación en aquellos barrios en condición de riesgo y en barrios que requieran el reordenamiento y regularización dominial.
- Contener el avance de la urbanización en las márgenes de los canales Ibarlucea y Urquiza, y definir áreas parquizadas y de protección de la biodiversidad.
- Prohibir la urbanización en áreas bajas afectadas con problemas hídricos e inundabilidad.
- Guiar la expansión de la urbanización de forma continua y contigua al núcleo urbano consolidado, para promover niveles crecientes de complejidad urbana, con la incorporación de los equipamientos institucionales necesarios y los espacios públicos a escala barrial.

Proteger las áreas rurales:

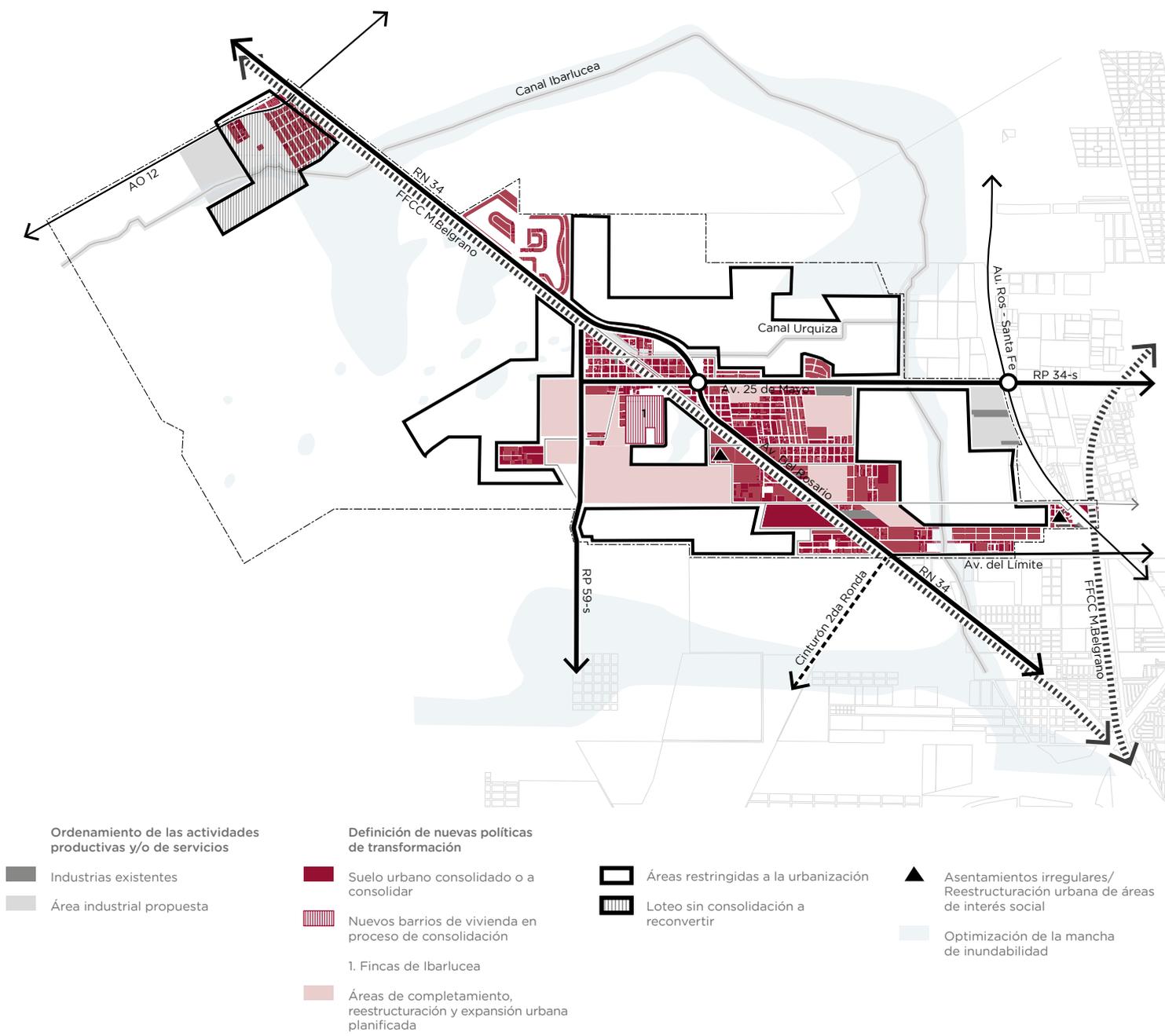
- Definir pormenorizadamente las áreas periurbanas que oficiarán

a modo de límite del centro poblado, para resguardarlas de los avances indiscriminados de loteos residenciales.

- Proteger las áreas verdes intersticiales aún vacantes.
- Con respecto al resto del suelo rural, que se comporta como soporte productivo de la economía regional, se propone desarrollar acciones tendientes a recuperar y conservar las condiciones naturales del suelo y facilitar la filtración de las aguas de lluvia libremente, para evitar las escorrentías excesivas, causantes de las inundaciones tan recurrentes en la región. Aunque demande una rectificación de los usos donde se encuentran instalaciones desmanteladas de la actividad productiva, habría que impedir el desarrollo de usos productivos en el suelo de protección rural.

Reordenar las áreas productivas.

- Definir una política de localización de suelo industrial para que el desarrollo industrial y/o de servicios no vaya en desmedro del potencial reconocido del pueblo para usos residenciales.
- Concentrar las actividades productivas en áreas industriales, en relación directa con los nodos logísticos y los principales corredores viales destinados al transporte de cargas. El área industrial, promovida comprende 2 sectores, uno localizado sobre la ruta provincial N°34-s, junto a la autopista Rosario-Santa Fe; y otro sobre la ruta nacional AO12, a fin de consolidar el suelo industrial alejado de la planta urbana.
- Prohibir la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental en las áreas con una clara vocación residencial y en áreas de exclusiva producción rural. Restringir, en lo sucesivo, la instalación de nuevas industrias en áreas en las que se apunta hacia una consolidación de la residencia. Se busca evitar nuevas instalaciones en sectores que se encuentran en contacto directo con los usos residenciales.



Plano 22. Definición de nuevas políticas de urbanización

86 OPTIMIZACIÓN DE LOS RECURSOS AMBIENTALES Y PATRIMONIALES Y CREACIÓN DE ESPACIOS VERDES

La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo de Ibarlucea sino también a toda el AMR. En este sentido, cobra valor la definición de una política de preservación de los bordes de los canales, así como la protección de las masas arbóreas, los espacios verdes libres y las áreas rurales presentes en la localidad. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural y cultural que se encuentran degradados y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado. Por lo expuesto, resulta factible pensar en las siguientes políticas de plan:

Recuperar las márgenes de los canales Urquiza e Ibarlucea. La recuperación de los bordes de estos canales se debe vincular con las intervenciones a nivel metropolitano, con la intención de generar un sistema integrado de parques y/o reservas naturales a escala metropolitana. Se propone la realización de convenios con propietarios de predios privados frentistas a los mismos para mejorar sus márgenes y posibilitar en algunos tramos la accesibilidad pública.

Poner en valor el patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural. La identificación de aquellos edificios patrimoniales que caracterizan al casco fundacional deberá ser acompañada con políticas de preservación adecuadas. Cabe destacar el cuadro de estación ferroviario, la iglesia Santa Rita en relación con la plaza principal de Ibarlucea, la escuela fiscal N°152 y los montes de forestación.

Poner en valor el suelo periurbano

- Consolidar su perfil turístico en relación con la condición de ruralidad que registra, incluyendo la revalorización de antiguos cascos de estancia.
- Desarrollar circuitos recreativos en el suelo periurbano.
- Revalorizar las huertas productivas como elemento esencial del paisaje que circunda la localidad.

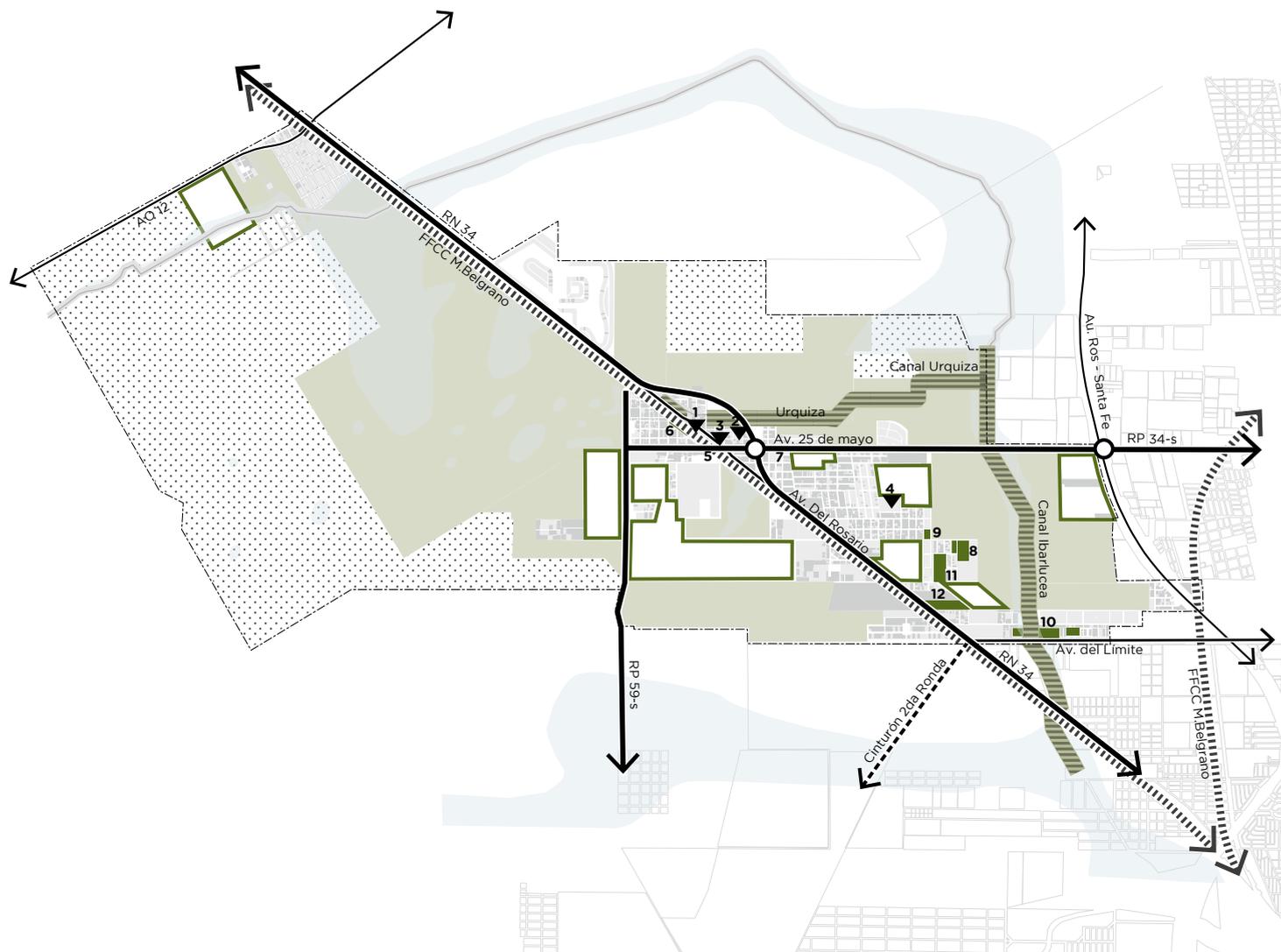
Recuperar el suelo rural y periurbano como paisaje infraestructural

- Usar el suelo periurbano como filtro gradual entre los usos urbano y rural, a partir del cuidado de los modos productivos empleados y la incorporación de barreras forestales.
- Restringir el uso del suelo en las zonas inundables a partir del estudio de las dinámicas hídricas (en relación con la topografía y la presencia de cursos de agua) y limitar los tipos productivos permitidos.
- Fomentar la rotación de cultivos y la incorporación de árboles para contribuir a la absorción del agua de lluvia y así evitar la acumulación de agua en la napa freática.

REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

La existencia de rutas nacionales y provinciales y vías ferroviarias, que vinculan las comunas y municipios correspondientes al COM, conforman un fuerte rasgo estructural que define y compromete el sistema de relaciones existente entre las mismas. Esto supone la reafirmación a nivel local de las siguientes políticas del plan:

Canalizar el transporte de cargas redireccionando la circulación de camiones, preferentemente hacia autopistas, rutas provinciales y nacionales, para evitar el paso por la plantasi urbana.



- | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes</p> <ul style="list-style-type: none">  Recuperación, reordenamiento y puesta en valor de los canales Ibarlucea y Urquiza | <p>Elementos de Valor Ambiental y Patrimonial a Preservar</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Predio de la Estación FFCC 2. Iglesia Santa Rita 3. Escuela Primaria Estanislao del Campo N°152 4. Monte de Eucaliptus | <p>Protección de áreas rurales</p> <ul style="list-style-type: none">  Preservación y protección del Área rural  Definición de Áreas periurbanas  Vacíos intersticiales para transformación urbana  Optimización de la mancha de inundabilidad | <p>Principales equipamientos asociados a los espacios libres</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Club de tenis 6. Club Social y Deportivo Ibarlucea 7. Playón Deportivo 8. Club Hípico 9. Polideportivo comunal 10. Club Logaritmo 11. Camping SMATA 12. Predio Ibarlucea, de Comunidad Cristiana Rosario |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Plano 23. Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes

- Autopista Rosario-Santa Fe. Se propone optimizar la utilización de la autopista como corredor de carga, sin comprometer su rol como eje territorial norte-sur de larga distancia y permitir programar el desarrollo del transporte de carga y la implementación de conexiones directas a los principales destinos industriales; y completar las colectoras a ambos lados de la traza existente.

Consolidar los corredores interurbanos con la prioridad en el transporte público de pasajeros.

- Corredor interurbano Rosario-Ibarlucea (ruta nacional N°34). La ruta nacional N°34, en la jurisdicción de Ibarlucea, presenta una progresiva condición de avenida urbana, dado que en torno a la misma se desarrollan diversas urbanizaciones. Por esto se propone, en una primera etapa, un tratamiento diferenciado de las principales paradas de transporte público con el fin de transformar, posteriormente, la consolidación de su carácter de avenida interurbana de manera integral desde Ibarlucea hasta Rosario.
- Vías de estructuración urbana. Tanto en las conexiones con la ruta nacional N°34 como con la ruta provincial N°34-s, se propician mejoras de accesibilidad y movilidad de los caminos ubicados en sentido este-oeste, que actualmente sirven de ingreso a la localidad y constituye el soporte principal de la expansión planificada.

Articular las vías intercomunales como alternativa a las vías regionales de comunicación.

- Corredor interurbano ruta provincial N°34-s. Se propone fortalecer la articulación intercomunal de la localidad de Ibarlucea con las ciudades de Granadero Baigorria y Funes a través del acondicionamiento y reconfiguración adecuada de la ruta provincial N°34-s.

ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

El marcado crecimiento de la actividad industrial, los importantes conflictos de convivencia entre el sector residencial y el industrial, y los problemas que se registran con el vertido de los efluentes en los cursos de agua hacen necesario encauzar las siguientes acciones:

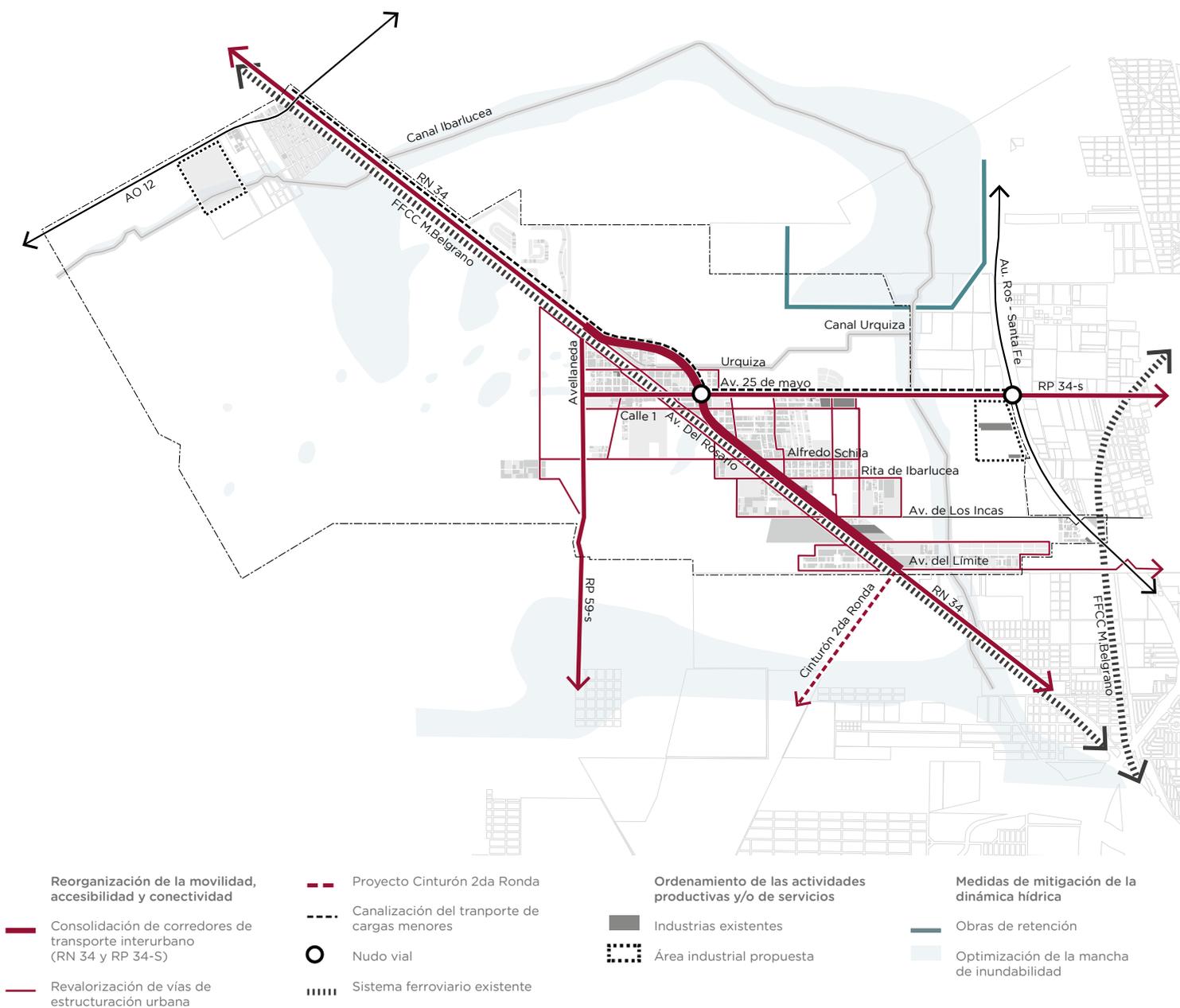
Consolidar dos zonas de desarrollo productivo, para mejorar la convivencia entre industria y vivienda y programar el tránsito de carga dirigido hacia los enclaves productivos.

Revisar la normativa que califica el suelo industrial, restringiendo la localización de industrias en el resto de la planta urbana.

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

De acuerdo con el diagnóstico desarrollado se cuantificaron las áreas servidas de toda la localidad (provisión de agua, desagües cloacales, conexión de gas y diferentes niveles de terminación de calzadas).

En la comuna de Ibarlucea se registra un constante proceso de completamiento y crecimiento de su planta urbana. Especialmente en las últimas décadas, se registra una fuerte expansión de usos residenciales en gran parte de su jurisdicción, en muchos casos por loteos aprobados sin la realización de obras de infraestructura, servicios y espacios verdes. Frente a este gran crecimiento demográfico, actualmente se identifica una desconexión entre barrios que



Plano 24. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad

90 resulta un problema prioritario y requiere un gran esfuerzo de inversión en proyectos y obras de infraestructura de gran envergadura.

El estado de situación se acompaña de las siguientes políticas y acciones previstas en materia de:

Agua Potable. Se está construyendo en Ibarlucea una planta de Osmosis Inversa ubicada en el Polideportivo Comunal, la cual se acopla al sistema de canillas públicas. El proyecto integral, contempla la nueva ejecución de la red de agua para el casco original con el fin de conectarla a la planta existente. La comuna ha gestionado su incorporación al proyecto Acueducto del Gran Rosario, que surge como una de las principales oportunidades en materia de saneamiento, ya que permitirá sustituir o combinar el consumo de agua de pozo por la potabilizada del río Paraná.

Pavimentos. En la actualidad la comuna se encuentra haciendo trabajos de perfilado, cuneteado, mejorado y entubado en los barrios Giusti, Espinillo, Borrás, Sector E - W, Los Nogales, Las Ángeles y Aiello, y sobre los caminos rurales a Funes, Roldán y Ricardone. Asimismo, Ibarlucea ha gestionado ante el Gobierno nacional y provincial la pavimentación de las calles Schila, 25 de Mayo, Rita de Ibarlucea y Urquiza, arterias principales que permiten el acceso a los barrios periféricos.

Gas natural. Ibarlucea posee un déficit muy alto en provisión de gas natural, solo dos barrios cuentan con este servicio: el barrio cerrado “Los Álamos” y barrio “Logaritmo” (ambos alejados del casco urbano y ubicados sobre el límite con la ciudad de Rosario). Se propone realizar un plan de mejoras a fin de mejorar dicha provisión en un futuro próximo.

Saneamiento y desagües. Si bien la localidad no cuenta con servicios de red cloacal, actualmente se encuentra en desarrollo el “Plan Director de Desagües Cloacales” que permitirá realizarlas a futuro. Se propone así una política hídrica que impactará directamente en la vida de los habitantes y en el medio ambiente. El plan consiste en desarrollar una nueva infraestructura que cubrirá las actuales y futuras necesidades de disposición de líquidos cloacales, en un horizonte de 20 años. La obra global consiste en la ejecución de los colectores troncales junto al requerimiento de estaciones elevadoras, que permitirá la impulsión de los líquidos hacia la planta de tratamiento cuando las pendientes naturales no sean favorables. La dispersión de la planta urbana es el mayor desafío que la red cloacal debe afrontar, dado que la misma debe salvar una distancia de 12 km aproximadamente. Por otro lado, si bien la pendiente natural del terreno se orienta al este de la localidad donde se encuentra el canal Ibarlucea, la misma no es homogénea en toda su extensión, lo que marca la necesidad de contar con estaciones elevadoras para compensar el desnivel del territorio.

Respecto a la dinámica hídrica, con el fin de prevenir el almacenamiento en zonas urbanas, se realizó un proyecto de readecuación de las alcantarillas correspondientes al Ferrocarril Gral. Belgrano, la ex ruta nacional N°34 y la actual ruta nacional N°34. Asimismo, se propone la ejecución de nuevas obras debido a la escasa capacidad de las existentes y de la profundización de las cunetas de la mencionada ruta. El principal objetivo radica en facilitar la salida del agua que no llega a ser evacuada. El estudio realizado determinó la necesidad de ejecutar cuatro alcantarillas nuevas, proyectar un canal de aproximadamente 100 m y profundizar la cuneta norte de la ruta nacional N°34. Si bien sobre dicha cu-

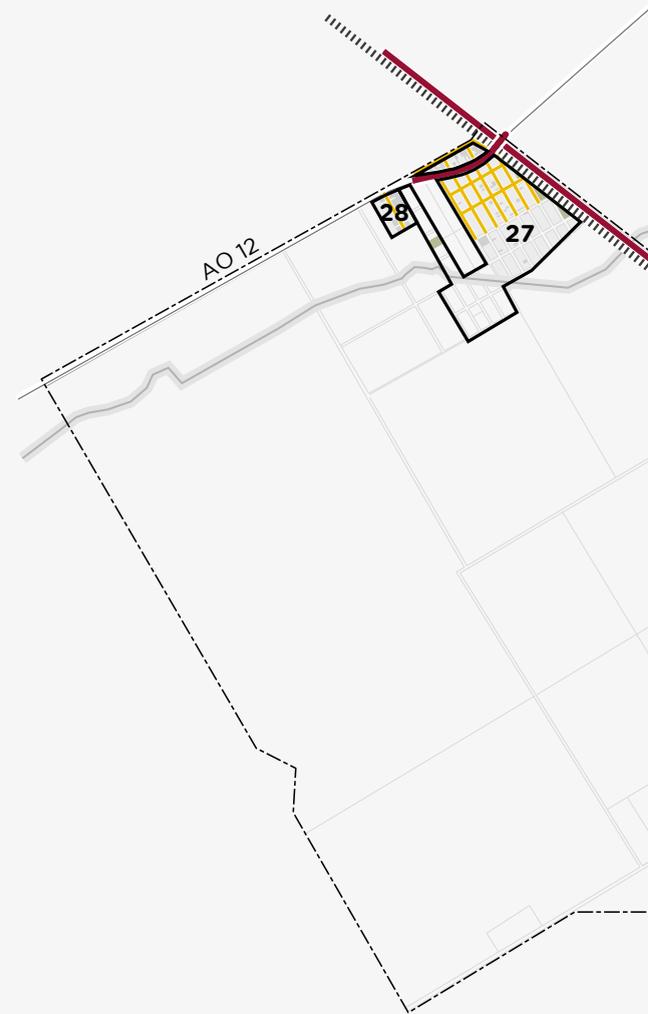
neta se observa la presencia de tres accesos, éstos deberán ser reemplazados debido a su sección insuficiente.

Asimismo, en el marco de la emergencia producida luego de copiosas lluvias en el año 2012, la provincia encargó al Instituto Nacional del Agua (INA) un estudio de posibles soluciones para las frecuentes inundaciones en las cuencas altas del arroyo Ludueña y el arroyo San Lorenzo. Las localidades generalmente afectadas son Roldán, Funes, Ibarlucea y Luis Palacios. La propuesta central consiste en la realización de una serie de obras para la retención de crecidas que regulen los sistemas hídricos, y eviten desbordes de los canales que perjudican a las zonas urbanas.

El INA, en primera instancia, propone dos cierres para la localidad de Ibarlucea. El primero contiene la crecida del canal Ibarlucea y se desarrolla en ángulo, de forma paralela al norte de la ruta provincial N°34-s y a la autopista Rosario-Santa Fe. El segundo, ubicado al oeste, cumple la función de retener los aportes del bajo Corominas y del canal Salvat, pero su ubicación y definición formal aún se encuentra en estudio a fin de establecer los efectos resultantes.

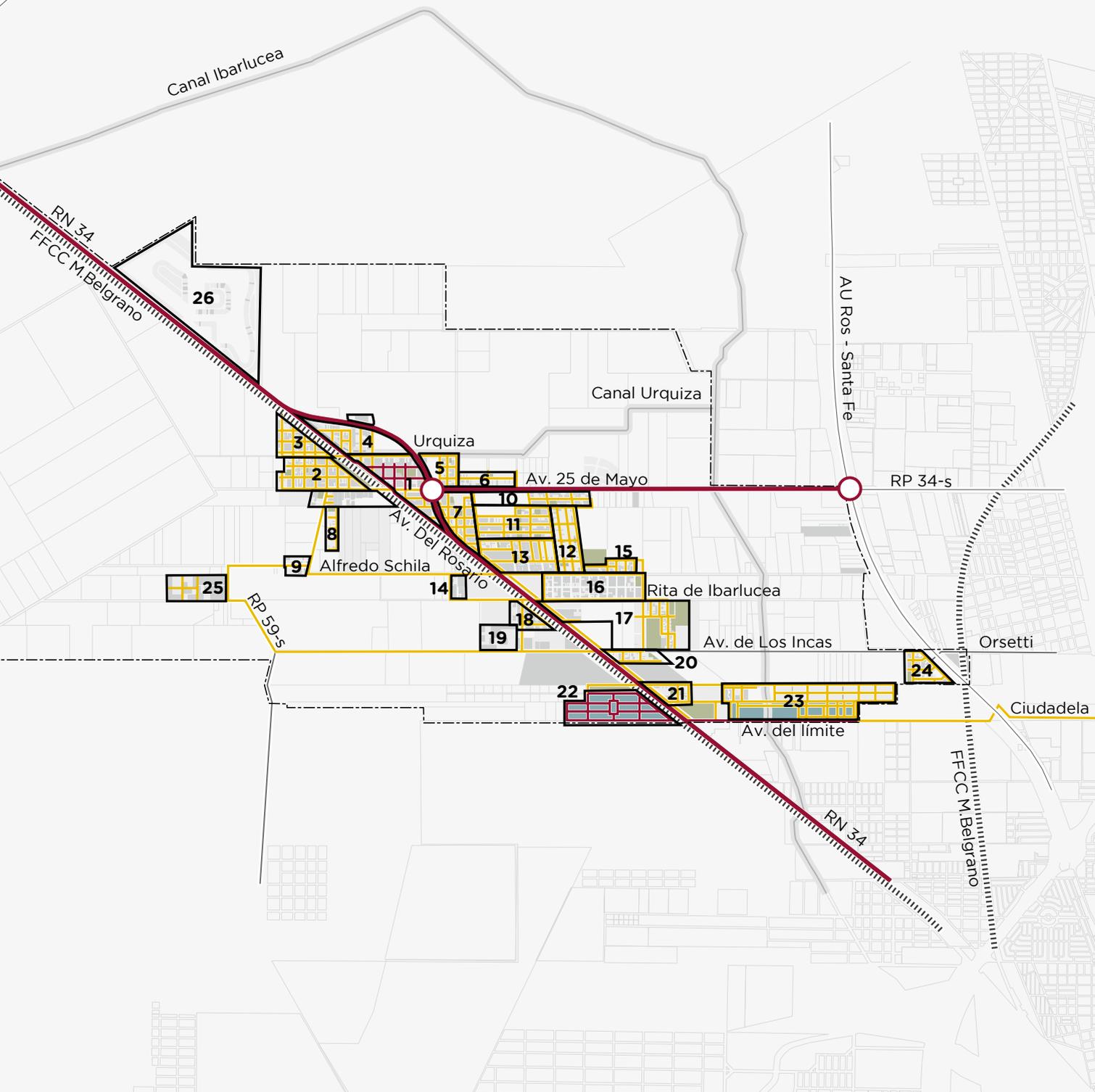
Se necesita abastecer la siguiente cantidad de parcelas:

Barrio	Total de parcelas	Agua	Gas	Cloacas
1. ECHEVERRIA	879	879	879	879
2. BORRAS	200	200	200	200
3. AUTOSTRADA	128	128	128	128
4. VILLA LAUREANA	229	229	229	229
5. SECTOR O	134	134	134	134
6. GIUSTI	344	344	344	344
7. DON JUAN	67	67	67	67
8. LA RINCONADA	440	440	440	440
9. SOLARES DE IBARLUCEA	130	130	130	130
10. LOS EUCALIPTOS	110	110	110	110
11. PUEBLO	506	506	506	506
12. TRIANGULO	232	232	232	232
13. AIELLO	47	47	47	47
14. LOGARITMO	673	673	309	673
15. JOSEFINA ANDINO	52	52	52	52
16. LOS ANGELES	397	397	397	397
17. ALTOS DE IBARLUCEA	51	51	51	51
18. SANTA RITA	303	303	303	303
19. VILLA NATURALEZA	78	78	78	78
20. ESPINILLO	184	184	184	184
21. LOS ALAMOS	108	108	0	108
22. SECTOR AZ	39	39	39	39
23. LOS NOGALES	285	285	285	285
24. JUAN IGNACIO	99	99	99	99
25. LAS MAGNOLIAS	93	93	93	93
26. SECTOR E-W	88	88	88	88
27. DON HECTOR	48	48	48	48
28. SCUBA FIELDS	28	28	28	28



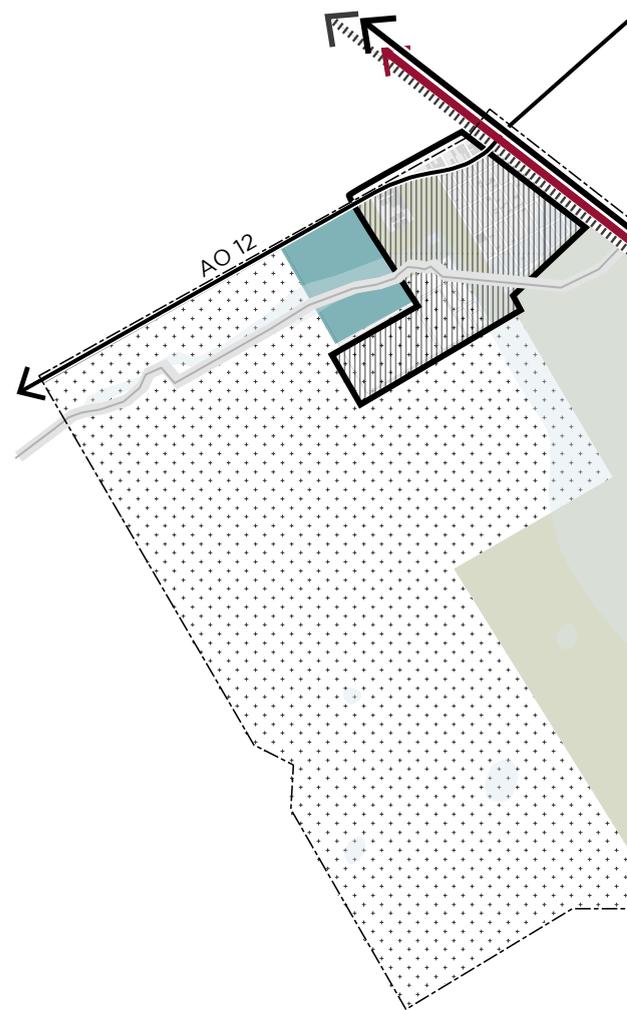
- Asfalto
- Mejorado
- Nivel de servicios**
- Sin servicios
- Bajo nivel de servicios

Plano 25. Integración de los servicios de infraestructura por unidad barrial

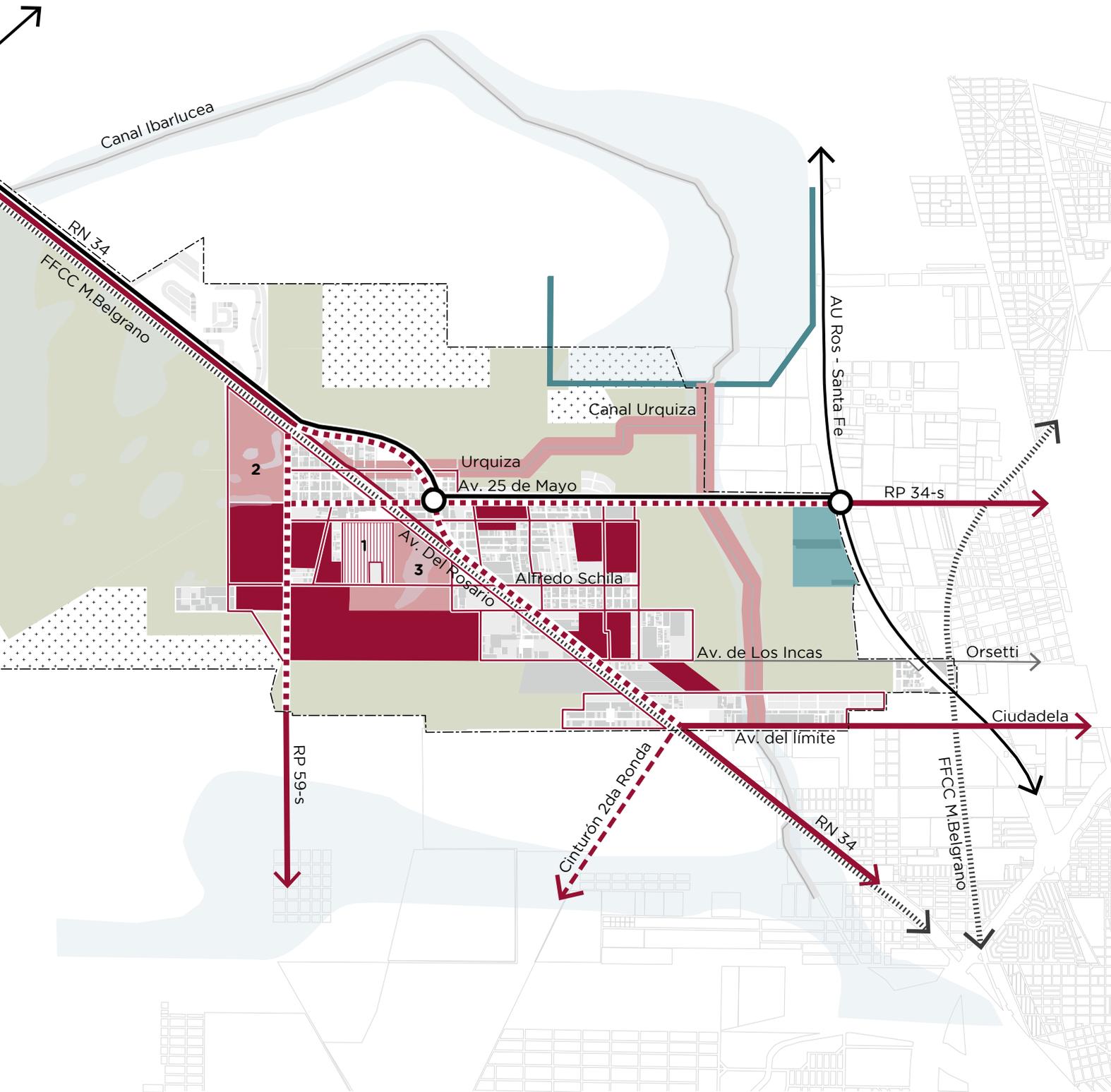


MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

- Ordenamiento de las Áreas Productivas**
-  Áreas de expansión industrial
- Integración de la Estructura Local**
-  Nuevas áreas en proceso de consolidación
- 1. Fincas de Ibarluzea
-  Áreas de completamiento, reestructuración y expansión urbana planificada
-  Áreas de protección hídrica y ambiental
- 2. Área con afectación hídrica
- 3. Área con afectación hídrica para reservorio
-  Loteo sin consolidación a reconvertir
- Los espacios periurbanos y rurales**
-  Área periurbana
-  Área rural
- Movilidad y conectividad**
-  Vía de articulación intercomunal
-  Nuevas trazas y revalorización de las trazas existentes
-  Proyecto Cinturón 2da Ronda
-  Propuesta de canalización del transporte de cargas menores
-  Nudos viales de ingreso vehicular existentes
-  Sistema ferroviario existente
- Medidas de mitigación de la dinámica hídrica**
-  Obras de retención
-  Optimización de la mancha de inundabilidad



Plano 26. Modelo integrado de las principales estrategias de desarrollo local



96 GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

Las acciones previstas en cada una de las cinco políticas mencionadas demandan una estrategia general que las articule y priorice en función de aquellas cuestiones que tengan un mayor impacto para la transformación urbanística. De este modo, “el Modelo Integrado de Desarrollo Local” se implementaría a partir de cinco operaciones estructurales que le otorguen operatividad y permitan reflexionar acerca de las múltiples oportunidades y escenarios de transformación que debe asumir la ordenación urbanística frente a un futuro incierto. Cada operación estructural aborda un problema específico y propone un tipo de actuación que combina políticas sectoriales (de accesibilidad y movilidad, de infraestructura y servicios, medio ambiente y desarrollo productivo, o también vivienda) y mecanismos de gestión que resulten favorables para el interés público como para el privado.

A continuación, se detallan las cinco grandes operaciones estructurales que definen la planificación del territorio para la Comuna de Ibarlucea: 1) *El sistema de los canales Ibarlucea y Urquiza*, 2) *La nueva centralidad local*, 3) *El desarrollo productivo*, 4) *Los ejes de Integración y Conectividad*, y 5) *Los espacios periurbanos*.

1. EL SISTEMA DE LOS CANALES IBARLUCEA Y URQUIZA



Este proyecto plantea políticas de reordenamiento, conservación y recuperación de los elementos del medio natural que actualmente se encuentran degradados o en peligro de degradación. Se propone la potenciación del sistema ribereño de los canales, a fin de proteger, poner en valor y promover un mayor aprovechamiento recreativo-paisajístico, preservando las condiciones ambientales de gran relevancia y abogando por la conservación de sus características topográficas y ambientales, a través del desarrollo de una reserva natural y corredores ecológicos.

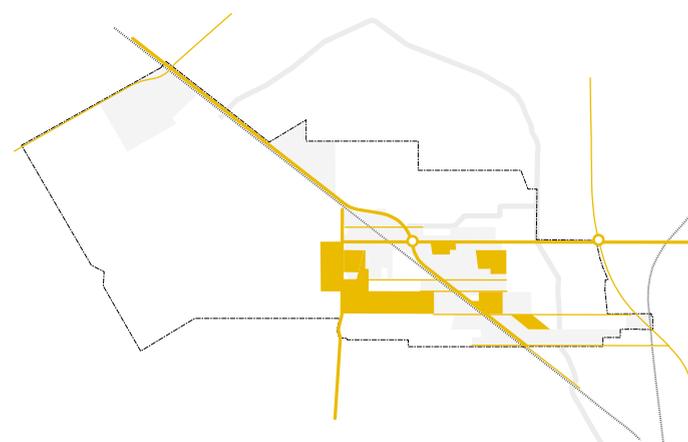
Las principales actuaciones propuestas son:

- Promover nuevas vías de acceso perpendiculares a los canales, desarrollar actividades recreativas y liberar, donde sea posible, tramos para acceso público.
- Regulación del uso de suelo sobre los bordes de los canales Ibarlucea y Urquiza.
- Generación, en ambos márgenes de los canales, de nuevos accesos y recorridos.

- Restricción a la incorporación de suelo industrial, en los bordes de los canales, maximizando la posibilidad de recuperar u optimizar el suelo costero para usos recreativos.

2. LA NUEVA CENTRALIDAD LOCAL

97



La presencia de un eje central en la localidad ofrece la oportunidad de recomponer la estructura urbana, permitir la incorporación de nuevos espacios públicos interrelacionados y equipamientos comunitarios, preservar los edificios de valor histórico-patrimonial y sumar viviendas (con variaciones tipológicas que generen diversidad frente a distintos posicionamientos urbanos), usos comerciales y de servicio. Se propone un crecimiento ordenado con infraestructuras y servicios con el objetivo de consolidar una planta urbana con identidad comunal y evitar las dispersiones que se han generado hasta el momento. Se prioriza el completamiento de las áreas residenciales existentes, con una ampliación acotada a las áreas contiguas inmediatas. Las principales actuaciones propuestas son:

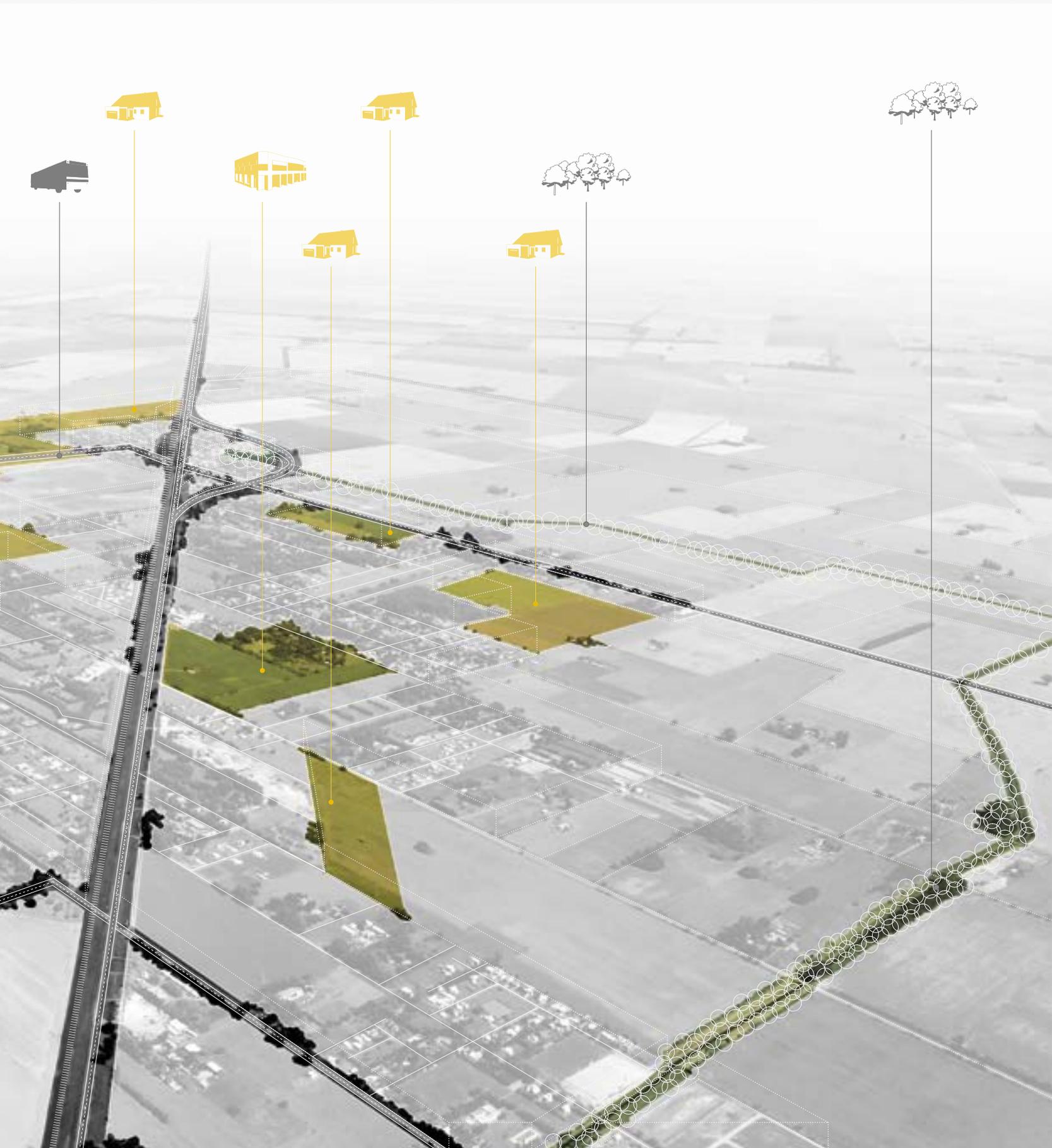
- Definición en las áreas residenciales de indicadores urbanísticos que planteen mayor densidad adecuados a la escala de esta localidad, sin desatender la heterogeneidad tipológica y funcional. De esta manera, se tiende a promover niveles cre-

98

cientes de complejidad urbana, con la incorporación de los equipamientos institucionales necesarios y los espacios públicos a escala barrial.

- Promoción de una integración de los fragmentos con los que fue constituida la planta urbana, a través de la movilidad y por el completamiento de áreas contiguas.
- Identificación de proyectos especiales y complementarios entre sí, capaces de fortalecer la autonomía local.





3. EL DESARROLLO PRODUCTIVO



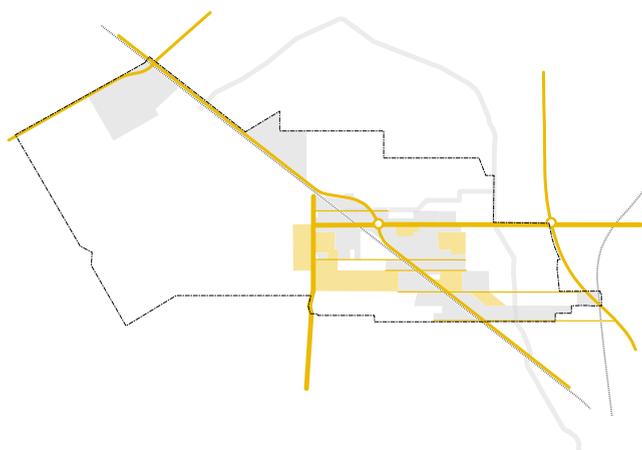
Se propone concentrar la localización de actividades industriales, incompatibles en su funcionamiento con el uso residencial, a través del desarrollo de dos áreas logísticas y productivas. Una lindante a la localidad de Granadero Baigorria (entre la ruta provincial N°34-s y la autopista Rosario-Santa Fe) y otra junto a la ruta nacional AO12, a fin de favorecer el ordenamiento de los usos productivos y del tránsito de carga. También así se plantea la definición de las áreas periurbanas con usos adecuados a la yuxtaposición de los componentes residenciales, y la protección a la residencia de los agroquímicos utilizados en las áreas agrícolas extensivas. Las principales actuaciones propuestas son:

- Concentración de las actividades productivas industriales en el sector localizado sobre la ruta provincial N°34-s junto a la autopista Rosario-Santa Fe y en el sector sobre la ruta nacional AO12, a fin de consolidar el suelo industrial alejado de la planta urbana.
- Resguardo del suelo periurbano y rural productivo, con impulso

en el cambio de uso de suelo únicamente en aquellos sectores donde el proceso expansivo de la localidad quede supeditado a un proyecto integral y estratégico de ordenamiento urbano.

- Reubicación progresiva de las industrias contaminantes hacia las concentraciones industriales planificadas para esos fines.

4. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



Se promueve una reorganización de la movilidad y el desarrollo de proyectos urbanos que confieran una lógica de cohesión a la comuna. La principal actuación por desarrollar es la de reestructuración territorial con mejoras estratégicas en la conectividad, tanto vial como ferroviaria, de cargas y de pasajeros. Como toda operación de movilidad, seguramente, traerá aparejada la posibilidad de desarrollar proyectos de urbanización con nuevas infraestructuras y servicios, capaces de reformular el entorno inmediato con la perspectiva de la accesibilidad. La disposición urbanística de esta localidad no propicia la constitución de circuitos diferenciados según el modo de movilidad intraurbano. Por lo tanto, el objetivo fundamental a cumplir aquí radica en la más eficiente segregación de los flujos circulatorios del transporte de pasajeros y el transporte de cargas. La curva constituida en la ruta nacional N°34 habilita un tratamiento diferenciado hacia el Sur de esta gran infraestructura hasta llegar a Rosario (y su continuidad vía Av. J. Granel), sumado a la vinculación al este que

la ruta provincial N°34-s genera para desviar tránsito pesado de zonas residenciales. El recorrido actual de la línea TUP que se extiende desde Rosario, coincidente con las mayores expansiones de Ibarlucea de los últimos años, es indicador de un potencial uso asociable a una avenida convencional que desarticule definitivamente la condición de ruta desde el encuentro con la ruta provincial N°34-s hacia el sur.

El diseño de la ruta nacional N°34 hacia el sur y la ruta provincial N°34-s hacia el este son prioritarios para adecuar usos circulatorios que protejan la trama urbana del tránsito pasante, el que debería ajustar sus pautas circulatorias al contexto de consolidación urbanística en curso. Particularmente, la ruta provincial N°34-s (Av. 25 de mayo) deberá dar cuenta de una caracterización cambiante: acorde a usos de residencia/comercio al acercarse a la ruta nacional N°34, y a instalaciones logístico/industriales al acercarse a la autopista Rosario-Santa Fe. El diseño integral de esta arteria reviste carácter primordial en orden de dar respuesta acorde a usos en proceso de consolidación. De menor escala, existen hoy dos vías de conexión este hacia Granadero Baigorria y el límite norte de Rosario: las Avenidas de los Incas y del Límite. En ambos casos, su constitución es débil y el cruce bajo autopista de escaso valor, por lo que precisan una materialización superadora en orden de presentarse como conexiones útiles. Particularmente, sería beneficioso ponderar la consolidación de la Avenida Límite, en tanto tramo inicial de la Segunda Ronda Metropolitana. Las operaciones por desarrollar son:

Canalización del transporte de cargas. La presencia de vehículos de carga en Ibarlucea es notoria y precisa de regulaciones que segreguen adecuadamente vehículos de gran porte para las

cargas respecto a la circulación de pasajeros. La radicación de la localidad dificulta parcialmente una segregación nítida de modos, pero existen formas de conducir flujos circulatorios en distintos espacios y/o rangos horarios.

Las infraestructuras de escala territorial que atraviesan Ibarlucea resultan las más propicias para canalizar el tránsito pesado (vehículos de más de tres ejes, con remolques o acoplados, alto tonelaje de transporte), tal como quedó pautado en las DOT. Estas infraestructuras son la autopista Rosario-Santa Fe y la ruta nacional AO12, en actual proceso de proyecto ejecutivo, lo que redundará en prestaciones muy superiores a la actual con sentidos separados de circulación.

Cabe destacar que la ruta nacional N°34 es también una infraestructura de alto impacto a nivel territorial, pero aquí encuentra su tramo final y se precisa reformular su diseño en orden de dar cuenta de la presencia cada vez más notoria de una urbanización en proceso de consolidación entre Rosario e Ibarlucea.

La estrategia a seguir consiste en canalizar todos los viajes posibles en la autopista Rosario-Santa Fe y la ruta nacional AO12, y dejar solamente la ruta nacional N°34 y la ruta provincial N°34-s para los viajes cuyo destino resulte la propia localidad. Aun así, esta circulación precisa de estricto control y regulación en orden de proteger los usos urbanos que puedan ser afectados por la presencia de camiones. Se pretende que aquellos vehículos de carga que deban circular se limiten a vehículos de menor porte (sin remolque ni acoplado, que no supere los tres ejes) para preservar las condiciones de uso del espacio público, particularmente desde el encuentro entre las rutas 34 y 34-s hacia el sur y el este.

Para el caso en que resulte inevitable el acceso de un vehículo de gran porte, se sugiere la regulación horaria para controlar que los picos de uso cotidiano (ingreso y egreso de actividades laborales o educativas) no se superpongan con la circulación de vehículos de carga. Y en ningún caso debería circular por fuera del circuito 34/34-s que conecta la AO12 con la autopista. De esta forma, quedaría garantizada la menor interferencia posible con usos de dominancia residencial

Articulación intercomunal. La ruta provincial N°34-s presenta una débil constitución que, sumado a la fragmentación de su recorrido, no la transforman en un eje conductor de viajes masivos. Es preciso evaluar las condiciones actuales y su potencial mejora. El vínculo con Funes necesita un acondicionamiento sustancial para generar atracción de viajes, hoy, escasos. Si bien no se constituye actualmente como conector real, su mejora y potencial la hacen plausible como un eventual servicio público, aun si comparte usos con otros modos. Para la reconfiguración del fragmento hacia Granadero Baigorria será preciso diseñar perfiles acordes a los tramos urbanos implicados (y transiciones armónicas entre cada tramo) que al menos en la actualidad, pueden separarse en tres: a) el tramo consolidado al oeste del cruce con la ruta nacional N°34; b) el tramo en proceso de consolidación entre la ruta nacional N°34 y calle P.Ulloa, con usos residenciales dominantes; y c) el tramo próximo a la autopista, caracterizado por la presencia de usos productivos.

Consolidación del eje Rosario-Ibarlucea. La ruta nacional N°34 en el territorio ECOM no reúne aún la misma densidad de usos que otros ejes estructuradores de los corredores norte (ruta nacional N°11) y sur (ruta provincial N°21). Aun así, de modo incipiente, se releva una consolidación de usos urbanos sobre este eje, tanto

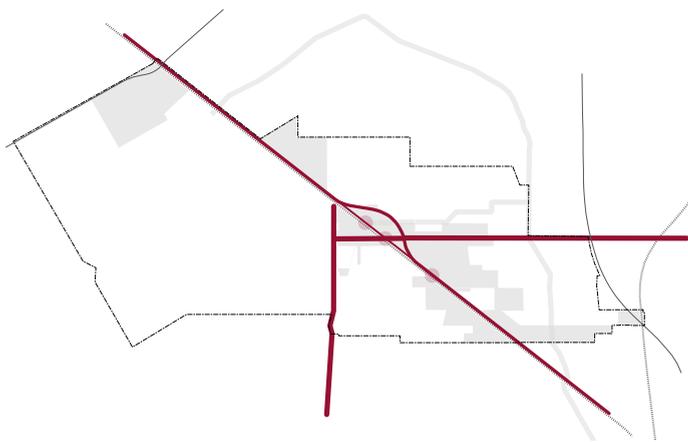
en su fragmento rosarino (la Av. Granel) como en el fragmento de Ibarlucea, donde distintos emprendimientos han cambiado el perfil de la ruta, hoy más apropiada como avenida de hecho hasta el encuentro con la ruta provincial N°34-s. Como característica singular, el desdoblamiento entre Av. Del Rosario y la ruta nacional N°34 genera un escenario poco definido, aunque plausible de ser rediseñado, a través de una reconfiguración geométrica (rotonda o solución homologable) o señalización (semaforización o señales no luminosas más pertinentes a la jerarquía de este encuentro).

En orden de consolidar su progresiva condición de avenida interurbana, se sugiere un tratamiento diferenciado en las paradas principales del transporte público, tales como los cruces de Urquiza y Av. 25 de mayo (los cruces actuales del casco histórico, que conectan este y oeste) sobre Avenida del Rosario; y el encuentro con A. Schilla, en la parte más consolidada de la expansión reciente. Aquí podría unificarse el diseño de paradas con la prioridad en la llegada a estos puntos (alta presencia de mobiliario urbano sistematizado, arbolado acorde al espacio tratado, reorganización del estacionamiento en la calle, señalización propia del espacio urbano, espacios jerarquizados para el uso peatonal, etc.), como también se podría regular velocidades a pautas urbanas (usualmente con 60km/h como tope), evaluar semaforización en las intersecciones de mayor afluencia vehicular, segregar físicamente ambas manos de circulación y diseñar giros a la izquierda seguros. Lograda esta caracterización inicial, en un proceso posterior, podrá planificarse la consolidación de avenida interurbana en forma integral que conecte Ibarlucea con Rosario.

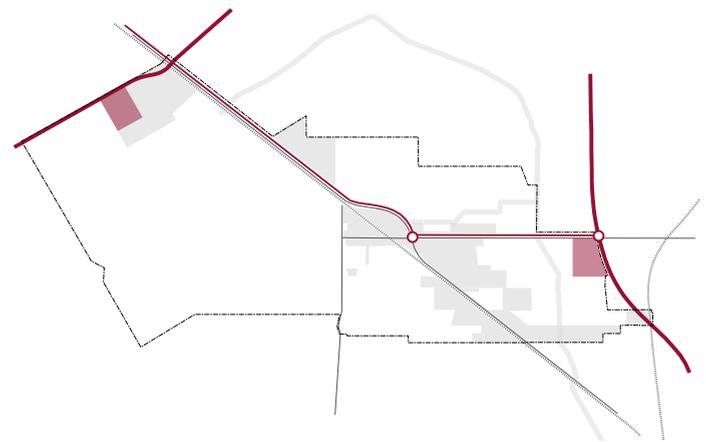
Inclusión de vías para el transporte particular motorizado y no motorizado. La escala de Ibarlucea resulta aún pequeña para

inducir una segregación plena de modos de movilidad. Esto no necesariamente implica una desventaja. Al quedar claramente identificadas las vías de función estructural para la vialidad, puede proponerse medidas de pequeña escala (en principio, en el casco histórico para luego extenderse a otros sectores) tales como: disposición de velocidades controladas en todo el entramado urbano (zona calma), donde la convivencia entre vehículos motorizados (autos y motos) no resulte incompatible con la movilidad no motorizada (bicicletas, peatones). Intervenciones acordes a un tránsito controlado, tales como la unificación de calzadas, la utilización de mobiliario urbano como disuasorio de velocidades altas, y la incorporación de usos alternativos al espacio habitualmente destinado al vehículo motorizado.

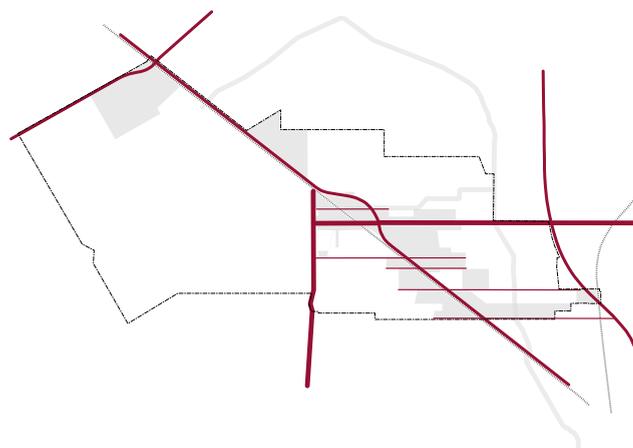
Estas intervenciones apuntan a reforzar aquel espíritu de ambiente urbano de amplia dominancia residencial, ajeno a los condicionantes propios de formaciones urbanas más complejas y en disputa con el espíritu bucólico de esta localidad.



Consolidación del corredor interurbano

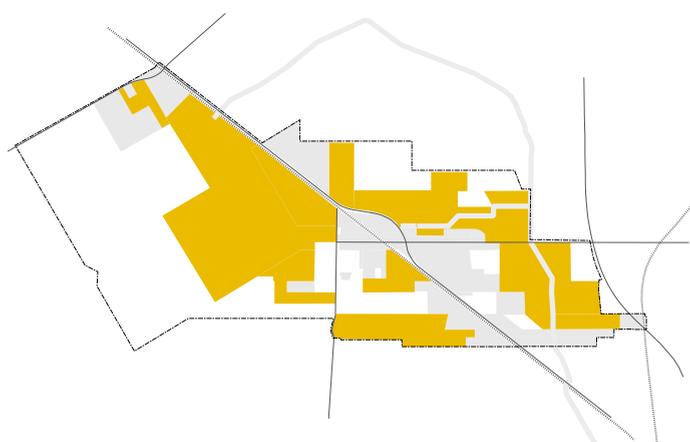


Canalización del transporte de cargas



Reorganización de la movilidad intraurbana

5. LOS ESPACIOS PERIURBANOS



Diferentes leyes y anteproyectos de ley han tratado de resolver el conflicto entre dos de las principales actividades del AMR: productiva y residencial. Sin embargo, al abordar el problema de manera excluyente y en base a distancias prohibitivas, estas leyes no sólo son fuertemente rechazadas, sino que además están perdiendo una interesante oportunidad de plantear la problemática desde un abordaje territorial especial. Es necesario sugerir otro enfoque.

Desde el Plan Urbano Local se plantea la definición del espacio periurbano como un tipo de suelo con características propias, que se delimita a partir de parámetros cualitativos y no cuantitativos. Se propone trazar límites a partir del análisis del entorno cercano a las áreas urbanizadas, identificar la presencia de elementos paisajísticos de valor patrimonial y las afectaciones referidas a la dinámica hídrica. La definición y demarcación del suelo periurbano contempla todos los elementos involucrados en el mismo como así también su naturaleza cambiante.

Para este espacio intermedio se propone incorporar elementos propios de los ámbitos urbanos que, superpuestos sobre parcelas productivas, configuren un paisaje con características espaciales mixtas. Por otra parte, el suelo periurbano debe velar por la protección del suelo rural y funcionar como barrera física que contenga la expansión innecesaria del suelo urbano.

Además, es fundamental proteger y fomentar el crecimiento de la producción hortícola agroecológica tanto por motivos culturales, sociales y paisajísticos, como por motivos económicos. Existe una tendencia mundial que muestra un crecimiento en la valoración de productos sanos para su consumo y amables con el medio ambiente. Para esto es necesario desarrollar programas de incentivos que fomenten la producción agroecológica, su comercialización y consumo por parte de las localidades del Área Metropolitana de Rosario. Con estos programas de capacitación, certificación y comercialización, se pretende conseguir productos locales, que sean resultado de una producción derivada de buenas prácticas agrícolas y que reduzcan a su vez los kilómetros a recorrer antes de llegar al consumidor final.

Se reconocen cuatro situaciones diferentes en un suelo que no es homogéneo, y que cumplen distintas funciones de acuerdo con su ubicación condiciones preexistentes. Ese reconocimiento establece no sólo las características del suelo periurbano, sino también los sistemas productivos permitidos en cada uno y aquellas actividades extras que se podrían realizar en cada caso. El Suelo Periurbano queda entonces establecido en cuatro categorías:

- Periurbano de Proximidad
- Periurbano Hídrico / Ambiental
- Periurbano de Completamiento

106 *Periurbano de Proximidad.* En el suelo correspondiente a esta categoría se pueden distinguir dos situaciones diferenciadas: el suelo periurbano en contacto con áreas residenciales y el suelo periurbano en contacto con áreas industriales. Estas proximidades a los distintos usos definirán las características del espacio y la producción permitida.

En el periurbano de proximidad a áreas residenciales, es fundamental el cuidado de la salud ambiental y de los habitantes. Este periurbano cumple la doble función de actuar como filtro, reduciendo gradualmente el impacto de agroquímicos sobre el área urbana y mejorando la relación entre el campo y la ciudad; además de funcionar en la contención de la expansión urbana. Se proponen en él tipos productivos que colaboren con el filtrado de agroquímicos y que sean amables con el ambiente y con la salud de las personas. Se plantea un nivel alto de control para la producción de hortalizas, frutas, plantas aromáticas, flores, ovinos, forrajeras, granos y árboles para madera.

En el caso del periurbano en contacto con áreas industriales, se determina el tipo de producto posible a desarrollar dependiendo del tipo de industria

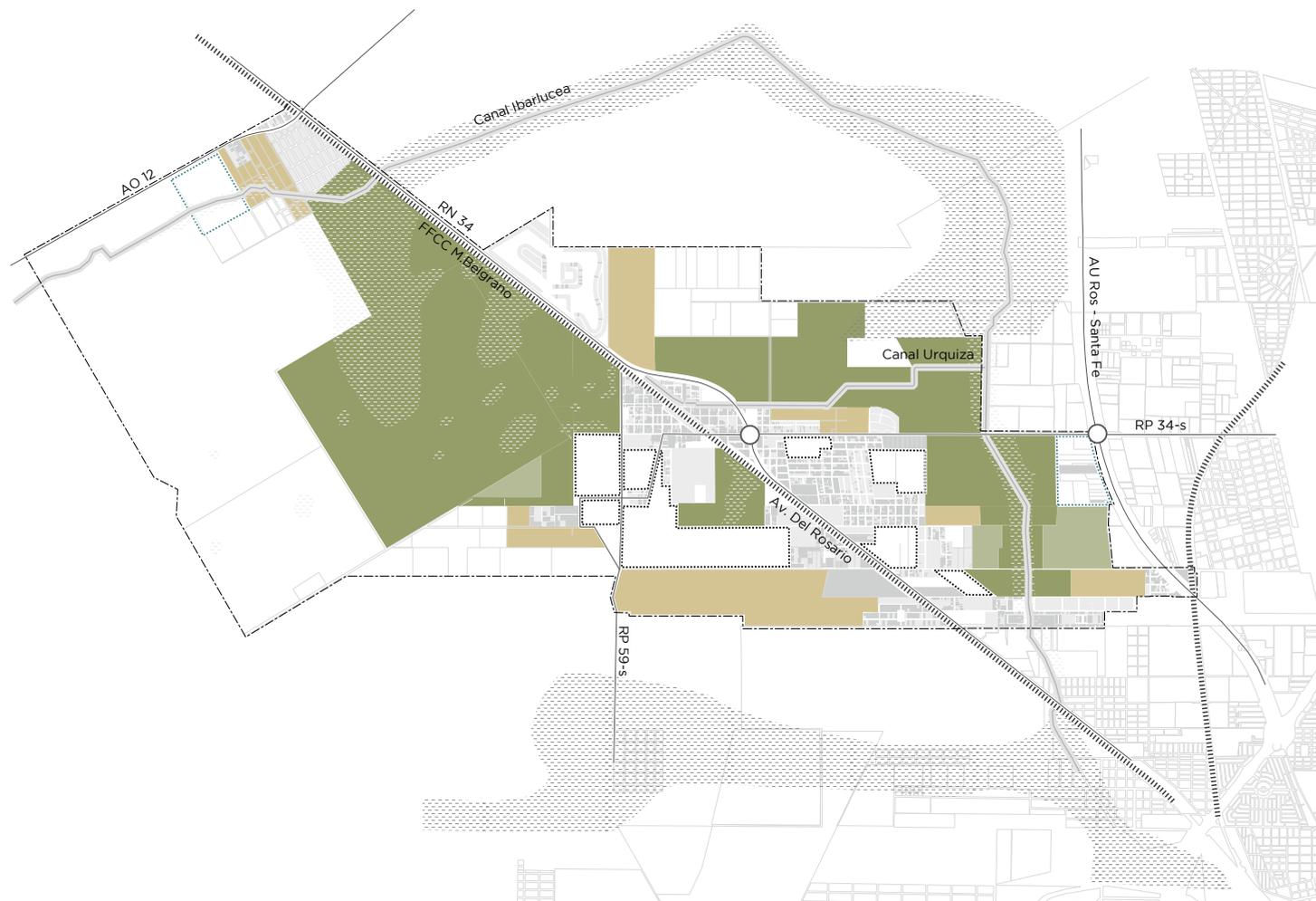
Periurbano Hídrico / Ambiental. El principal objetivo de delimitar un suelo periurbano hídrico/ambiental es el de velar por el ambiente natural protegiendo las zonas urbanas en sus cercanías. Para esto, es fundamental planificar la producción que se desarrolla, como así también el tratamiento paisajístico, por lo cual se distinguen dentro de esta categoría aquellos suelos con afectaciones hídricas y aquellos suelos con valor paisajístico ambiental a preservar. Para las áreas con afectación hídrica, se propone el

diseño de reservorios que puedan alojar el agua de lluvia excedente por períodos de tiempo para evitar la saturación de los cursos de agua. Además, es necesario el correcto tratamiento de los bordes de los arroyos para poder controlar las crecidas, con la incorporación de árboles que ayuden a disminuir el impacto de inundaciones y recuperar los mismos como corredores biológicos fundamentales para el correcto desarrollo de la flora y la fauna autóctona.

Periurbano de Completamiento. Esta categoría define parcelas seleccionadas para extender el suelo periurbano hasta algún borde físico o ambiental, cumple la función de establecer una continuidad espacial dentro del suelo periurbano. De esta manera, se logra fortalecer los circuitos recreativos y recomponer el paisaje en torno a las plantas urbanas. En este caso, se propone una producción bajo cuidados medios, por no estar en directo contacto con ningún sector de riesgo.

Otras actuaciones previstas para el desarrollo productivo y patrimonial de los espacios periurbanos son:

- Implementación de un programa específico con un modelo de gestión que integre a propietarios de suelo y productores para lograr una adecuada implementación de las políticas propuestas.
- Elaboración de un “Catálogo de Modos Productivos” que incorpore nuevas prácticas en el uso y apropiación del suelo tendiente a garantizar la protección de los elementos naturales, su flora y su fauna, así como también los cursos de agua que lo atraviesan. Para esto se deben establecer modos productivos que sean amables con los ecosistemas naturales, y generar una simbiosis entre los distintos elementos que favorezca a la ri-

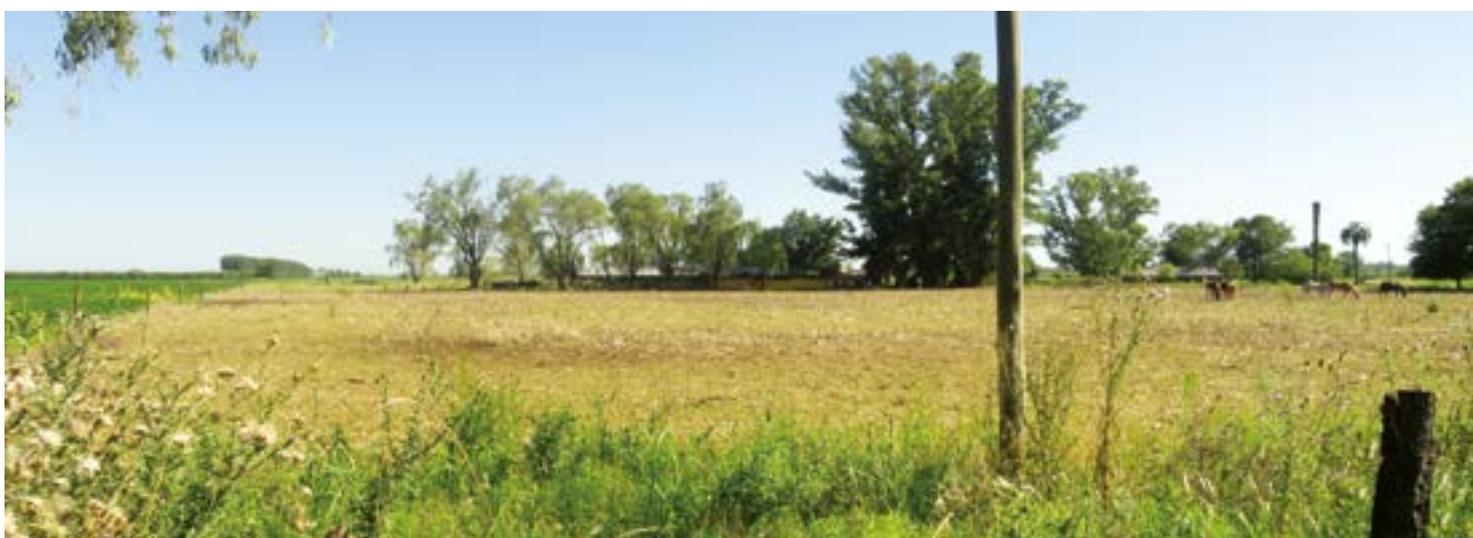


- Periurbano paisajístico, hídrico y ambiental
- Periurbano de completamiento
- Periurbano de proximidad a núcleos urbanos
- Futura área de expansión urbana
- Futura área de expansión industrial
- Optimización de la mancha de inundabilidad

Plano 27. Selección preliminar de las parcelas de suelo periurbano

queza paisajística del lugar. Se asignará a cada una de las áreas antes tipificadas los modos productivos que corresponden a cada caso y que estén listados en el catálogo.

- Conformación de corredores ecológicos, en la unión de elementos naturales fundamentales para la protección ambiental a escala metropolitana. El paisaje periurbano debe ser entendido como una infraestructura en sí, para que trabaje en favor de ciertos objetivos ambientales particulares. Por ejemplo, se plantea la creación de barreras forestales para cambiar la dirección y disminuir la velocidad de los vientos, y evitar que los agroquímicos afecten a las áreas urbanas. Además, el paisaje puede ser empleado para contener el agua de lluvia, y usar la topografía para que trabaje como reservorio y retardador, y evite inundaciones.
- Incorporación de caminos, ciclovías, espacios públicos como plazas y parques, viviendas de tipo rural en parcelas productivas, luminaria, señalética e infraestructuras que permitan una calidad de vida contemporánea inmersa en un paisaje productivo.
- Creación de barreras forestales que cambien la dirección, disminuyan la velocidad de los vientos y eviten que los agroquímicos usados en áreas rurales afecten a las áreas urbanas.
- Recuperación y conservación de las condiciones naturales de los suelos para facilitar así la filtración del agua de lluvia. Además, incorporación de reservorios y retardadores que eviten inundaciones.
- Limpieza y mantenimiento de los cursos de agua para su mejor escurrimiento.
- Incorporación de árboles semilleros autóctonos en contacto con los corredores biológicos con el fin de restablecer la fauna local y el equilibrio ambiental.



Paisaje productivo en el suelo periurbano, 2017

110 INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE GESTIÓN

Los problemas actuales de la conformación del área metropolitana y el desarrollo de las localidades (impacto de las instalaciones industriales, vulnerabilidad ambiental y deficiencias en la prestación de servicios, extensión desmedida y dispersa de la urbanización, decaimiento de la centralidad, carencia de espacios públicos y ausencia de equipamientos, etc.), son tanto dificultades por ausencia de soporte legal de la planificación para alcanzar sus previsiones, como de debilidad y desarticulación de las normativas provinciales y locales.

En mayor o menor grado, gran parte de las localidades del AMR cuentan con algún tipo de normativa para regular los procesos descriptos. Estas, son parte de una dinámica que atiende por lo general a lo coyuntural por sobre los procesos de planificación a mediano y largo plazo, por lo cual es inminente el debate acerca del dictado de nuevas normas que faciliten la implementación del PUL. Para plasmar las distintas políticas, se prevé incorporar un conjunto de instrumentos -normativos y de gestión- que darán forma al PUL en su implementación práctica, adquiriendo con el tiempo y la experiencia un carácter de cuerpo normativo integral. Asimismo, los instrumentos que darán operatividad al PUL deberían implementarse de manera paulatina, combinándolos de forma oportuna, en función de las necesidades específicas

que se den en cada ámbito local. La “caja de herramientas” del PUL contiene, con esta perspectiva, cinco tipos de instrumentos:

- Normas urbanísticas generales
- Normas urbanísticas particulares
- Reglamento de edificación
- Instrumentos de gestión para la concertación
- Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano

NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES

Son aquellas que rigen para todo el territorio comunal y establecen los parámetros y las pautas básicas que condicionan la conformación del tejido urbano (trazados y parcelamientos, usos del suelo, morfología de la construcción, calidad ambiental y condiciones edilicias). Estas normas se encuentran clasificadas en tres categorías: *Normas Generales de Tejido*, *Normas Generales de Trazado* y *Normas Generales de Uso*.

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES

Son aquellas que establecen indicaciones normativas diferenciales para un determinado y acotado sector de la localidad, sobre el que se busca orientar un desarrollo urbanístico especial. Estas normas se encuentran organizadas en cuatro instrumentos: Plan Especial, Plan Maestro, Plan de Detalle y Áreas de Protección representadas en: Área de Reserva, Área de Protección Histórica, Área de Protección Ambiental y Área de Interés Social).

Plan Especial / Plan Especial Interjurisdiccional. Es el instrumento técnico destinado a programar la transformación física y funcional que se propone para un determinado tramo del territorio, corres-

pondiente a una o más localidades, así como detallar las particularidades de la configuración definida para las áreas del dominio público y privado. Contiene precisiones acerca de la configuración definitiva de la red de espacios públicos; el carácter y tratamiento; la superficie y localización destinada a la construcción de vivienda pública, si correspondiera; y la división del área, objeto del plan en unidades de ejecución para el desarrollo de planes de detalle.

Plan Maestro. Es el instrumento técnico, de carácter amplio, destinado a programar e impulsar la transformación integral de una extensión territorial frentista a un río u arroyo. Incluye situaciones excepcionales, que demandan la definición de políticas de reconversión, renovación o protección, mediante el desarrollo de estudios específicos de alta diversidad y complejidad dominial, funcional y ambiental. Un plan maestro incluye diferentes sectores pertenecientes a más de un municipio o comuna, con propuestas de ordenamiento que se resuelven por medio del desarrollo de planes especiales o de detalle.

Plan de Detalle. Es el instrumento técnico que precisa los indicadores urbanísticos para una parcela, conjunto de parcelas, calles especiales o sectores calificados como AR, APH y APA. Los planes de detalle serán desarrollados de acuerdo con los objetivos y principios, de ordenamiento urbanístico, contenidos en los planes especiales y/o planes maestros. Su objetivo principal es ajustar los lineamientos esbozados en las figuras mayores.

Área de Reserva (AR). Es el instrumento que tiene la autoridad comunal para evitar la utilización/urbanización de un sector o de un conjunto de parcelas que presentan una situación de emplazamiento especial y que son susceptibles de encuadrarse en un plan especial o en un plan de detalle, para estimular u ordenar el

desarrollo de un proceso de urbanización, de renovación edilicia o de reconversión urbana, hasta tanto estos planes sean elaborados y aprobados. Las Áreas de Reserva (AR) se clasificarán en:

- **Área de Reserva para Plan Especial (ARE)** corresponde a aquel sector urbano caracterizado por su alto grado de deterioro –en términos edilicios y de espacios públicos–, por la obsolescencia de las instalaciones existentes, por la inconveniencia de la persistencia de determinados usos, por la disponibilidad de tierras vacantes y/o por la presencia de tierras del dominio público –nacional, provincial o comunal– cuya renovación se impulsa;
- **Área de Reserva para Plan de Detalle (ARD)** corresponde a aquellas parcelas o conjunto de parcelas contiguas que presentan un valor singular debido a la concurrencia de condiciones particulares tales como su dimensión, emplazamiento urbano, ocupación y uso actuales y/o condición dominial y que, por tal razón, merecen indicaciones especiales para su ocupación.
- **Área de Reserva para Completamiento de la Estructura Urbana (ARC)** corresponde a aquellas parcelas o conjunto de parcelas contiguas donde se detecta una vacancia o una irregularidad en la ocupación del suelo. Se busca el completamiento o la reestructuración urbana en función del modelo de ordenamiento proyectado, por tal razón, se promueven políticas para su ocupación.

Área de Protección Histórica (APH). Es el instrumento que permite aplicar dispositivos de preservación, protección y/o regulación de su eventual sustitución en sectores que contienen edificios de valor histórico o arquitectónico; también definir la composición o el carácter de los espacios públicos. Las especificaciones de la intervención en un sector declarado “Área de Protección Histórica” quedarán establecidas mediante indicaciones referidas a los grados de protección edilicia; medidas de preservación edilicia

y potenciales transformaciones de uso; indicadores urbanísticos específicos para las parcelas involucradas; condiciones para el diseño, materiales e instalación de elementos sobre la fachada y regulación del espacio público y los mecanismos de gestión.

Área de Protección Ambiental (APA). Es el instrumento para aplicar dispositivos de protección en sectores que contienen elementos significativos del ambiente u otros que, por sus dimensiones y ubicación, pueden ser utilizados para el desarrollo de parques públicos o espacios verdes privados. La declaración de un sector como “Área de Protección Ecológica y Ambiental” será realizada por el Departamento Ejecutivo con aprobación de la Junta Comunal. Dicha declaración supone que deberán mantenerse o potenciarse las características naturales y paisajísticas de los bienes, sitios y espacios públicos o privados comprendidos en el área, según las particularidades reconocidas en cada uno de ellos.

Área de Interés Social (AIS). Es el instrumento del que dispone la comuna para contribuir al desarrollo de aquellos sectores que presenten claros signos de deterioro urbano, carencia de infraestructuras y equipamientos o precariedad habitacional y/o dominial. Tiene por objeto agilizar las gestiones administrativas necesarias para intervenir con el propósito de mejorar las condiciones y la calidad urbana del sector. Dentro de un sector declarado como “Área de Interés Social”, cada Departamento Ejecutivo podrá comprar en forma directa los bienes inmuebles que se consideren necesarios para la regularización de la situación dominial en un asentamiento irregular existente; la construcción de viviendas de interés social; la reubicación de familias provenientes de un asentamiento irregular; la construcción de espacios públicos, equipamientos comunitarios y obras de infraestructura.

REGLAMENTO DE EDIFICACIÓN

Contiene regulaciones específicas para las edificaciones que se construyen en la localidad. La reformulación de este reglamento formará parte del proceso de revisión normativa que impulsa este PUL.

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA CONCERTACIÓN

Los instrumentos de gestión para la concertación previstos para la implementación del PUL son, entre otros, los siguientes: los Convenios Urbanísticos locales; los Convenios Urbanísticos Interjurisdiccionales; el Régimen de Concesión con Obra Pública; los Convenios de Esfuerzo Compartido, el Régimen de Contribución por Mejoras, los Consorcios de Urbanización Social y el Presupuesto Participativo. Por su relevancia, a continuación describimos los tres más usuales.

Convenios urbanísticos. Los convenios urbanísticos son acuerdos, entre el municipio o comuna y otros actores, respecto a la realización de diversos tipos de proyectos o intervenciones urbanas que generen beneficios mutuos. Estos acuerdos procuran tener efectos positivos especialmente en el desarrollo del equipamiento y de la infraestructura urbana. Dichos convenios constituyen una forma de Asociación Público-Privada (APP) que puede tener fines muy diversos, cuya base es la búsqueda de un equilibrio de cargas y beneficios entre las partes, definidas a partir de un proceso de negociación. En cierto sentido, los convenios urbanísticos tratan de generar una contraprestación, colaboración, cooperación, contribución y/o aportes por parte de los beneficiados de la actividad estatal municipal o comunal, en general inversores inmobiliarios. Los convenios urbanísticos se suelen

implementar para impulsar acciones de nueva urbanización, reconversión, reforma, renovación, rehabilitación y/o sustitución urbana. Los mismos se aplicarán con las siguientes finalidades: (1) promover la implementación de proyectos especiales de gran escala, (2) garantizar la implementación sostenida en el tiempo de un plan-programa y (3) canalizar adecuadamente la inversión pública y privada en pos de un beneficio colectivo.

Consortios de Urbanización Social. Este instrumento posibilita, por un lado, la consolidación de grandes áreas vacantes en suelo urbano, que carezcan de infraestructura completa (y que el propietario no disponga de recursos económicos para urbanizarla), o bien, urbanizar sectores de suelo rural, sin necesidad de expropiar terrenos, reduciendo así los efectos de la especulación inmobiliaria sobre el costo de la urbanización. La principal diferencia con la figura del Convenio Urbanístico radica en que, mediante los consorcios de urbanización social, el gobierno local reemplaza a la figura del desarrollador, encargándose él mismo de elaborar el proyecto de urbanización, negociar el precio de la tierra con los propietarios de suelo rural (cuya parcela tenga una condición estratégica para la expansión urbana), comprar la tierra, lotear y urbanizar (ej. construir calles y servicios). En este caso el propietario cede la parcela rural al municipio o comuna y recibe como resultado del mismo, unidades inmobiliarias debidamente urbanizadas, cuyo valor corresponderá al valor del inmueble antes de la ejecución de las obras de urbanización. Se paga el valor real del mismo de igual manera como se paga la indemnización en la expropiación. Esta operación le permite al municipio o comuna ofertar lotes con servicio a un “precio social”, fuera del mercado.

Presupuesto Participativo. El Presupuesto Participativo es una modalidad de gestión pública basada en la participación directa

de la población en las diversas fases que componen la elaboración y la ejecución del presupuesto público, especialmente en la indicación de las prioridades para la adjudicación de los recursos de inversiones. Esta modalidad de gestión es resultante de los complejos escenarios socio-políticos, de la interacción de múltiples variables intervinientes en la relación entre gobernantes de la localidad y su población. El Presupuesto Participativo se asienta en una estructura y en un proceso de participación comunitaria que se desenvuelve a través de tres principios básicos: (1) reglas universales de participación en instancias institucionales y regulares de funcionamiento y (2) un método objetivo de definición de los recursos para inversiones, que hacen un ciclo anual de actividades públicas de presupuesto del municipio o comuna.

INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

El uso del mayor aprovechamiento urbanístico. La figura del uso de mayor aprovechamiento urbanístico se establece cuando por aplicación de las normas antes descriptas –a través de la aplicación de los Planes Especiales y los Planes de Detalle– se otorguen indicadores excepcionales que signifiquen un beneficio extraordinario para el propietario de suelo involucrado. Los actores beneficiados con estas determinaciones normativas deberán efectuar un aporte económico a modo de “precio compensatorio”, el cual quedará estipulado en cada uno de los instrumentos mencionados y seguir los procedimientos que regula la comuna. Los destinos de estos recursos obtenidos serán derivados a los fondos de afectación específica creados a tal fin o destinados a la construcción de obras especificadas en las ordenanzas.

CRÉDITOS

La elaboración del Plan Urbano Local de Ibarlucea se llevó adelante en el marco del Programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, coordinado por el ECOM Rosario con la participación de comunas y municipios que lo integran. Encuadrado en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) del gobierno nacional, el programa cuenta con el financiamiento del Ministerio del Interior de la Nación, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Gobierno de la provincia de Santa Fe, a través del Programa Municipal de Inversiones PROMUDI.

La documentación gráfica y planos incluidos en esta publicación, fueron íntegramente elaborados por oficinas técnicas del ECOM Rosario, conjuntamente con el técnico designado en cada localidad, cotejada con relevamientos in situ, registros fotográficos y bases de datos elaborados en oficina técnicas locales. Se utilizaron, además, las bases de información geográfica proporcionadas por la Infraestructura de Datos Espaciales de la provincia de Santa Fe (IDESF) y el Servicio de Catastro e Información del Gobierno de la provincia de Santa Fe (SCIT). Las fotografías también forman parte del registro propio.

COMUNA DE IBARLUCEA

Presidente Comunal, Jorge Massón

Vicepresidenta Comunal, Patricia Palavecino

Tesorero, Fabián Cragnolino

Asesor Técnico Local ECOM, Miguel Yacuzzi

ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA ROSARIO (ECOM- ROSARIO)

Presidenta, Intendente de Rosario Mónica Fein

Municipios y Comunas miembros del Directorio, General Lagos, Presidente Comunal, Esteban Ferri; Granadero Baigorria, Intendente Adrián Maglia; San Lorenzo, Intendente Leonardo Raimundo; Villa Gobernador Gálvez, Intendente Alberto Ricci y Rosario, Intendente Mónica Fein.

Municipios y Comunas miembros del Consejo de Gobierno, Los Municipios de Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Funes, Granadero Baigorria, Pérez, Rosario, San Lorenzo, Villa Constitución y Villa Gobernador Gálvez. Las Comunas de Acebal, Álvarez, Alvear, Pueblo Andino, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fighiera, General Lagos, Ibarlucea, Pavón, Piñero, Pueblo Esther, Ricardone, Soldini y Zavalla.

Directora General, Mirta Levin

Secretario Ejecutivo, Juan Martín Atencio

Directora de Ordenamiento Territorial, Maira Cimolini

PROGRAMA DE DESARROLLO DE ÁREAS METROPOLITANAS DEL INTERIOR (DAMI), del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del Gobierno Nacional

Coordinadora del Programa, Soledad Iglesias

Responsable Área Metropolitana de Rosario, Ricardo Gallo

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

Gerente del Cono Sur y Representante en Argentina, José Luis Lupo
Especialista Senior de Desarrollo urbano y Vivienda, Francisca Rojas

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Gobernador, Miguel Lifschitz
Ministro de Gobierno y Reforma del Estado, Pablo Farías
Ministro de Economía y Finanzas, Gonzalo Saglione
Director Provincial de Áreas Metropolitanas, Darío Gres
Secretario de Finanzas, Pablo Olivares
Subsecretario de Ejecución de Proyectos de Inversión, Hugo Rosti
Director General del Programa Municipal de Inversiones (PROMUDI), Juan José Maspóns
Subdirector General del Programa Municipal de Inversiones (PROMUDI), Raúl Héctor Vacou

INSTITUCIONES COLABORADORAS

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Presidente Alejandro Ceccatto
Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA OLIVEROS), Director Alejandro Longo
Universidad Nacional de Rosario (UNR), Rector Héctor Floriani
Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD), Decano Adolfo Del Río
Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales, Decano Franco Bartolacci
Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe (CAD2), Presidenta Marta Ruarte

EQUIPOS TÉCNICOS

EQUIPO TÉCNICO ECOM

Directora General del Programa "26 estrategias locales, un plan metropolitano", Mag. Arq. Mirta Levin
Coordinadora Urbanística, Arq. Maira Cimolini
Coordinador en Accesibilidad y Movilidad, Arq. Gustavo Chialvo
Coordinadora en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano, M. Sc. Arq. Agustina González Cid
Coordinador de Información Georreferenciada. GIS, Agr. Daniel Sartorio
Coordinadora en Comunicación y Logística ECOM, Lic. Verónica Perelló
Coordinadora de Desarrollo Productivo ECOM, CPN. María Celeste Soldatti
Auxiliar de Coordinación Urbanística, Arq. Federico Sileo
Auxiliar en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano, Ing. David Balaban
Auxiliar de Información Georreferenciada. GIS, Técnico Topógrafo Eric Jager
Asesora Estadística, Lic. Rosa Moses
Asesora en Accesibilidad y Movilidad, Ing. María Cecilia Lombardo
Asesor en Recursos Hídricos, Ing Civil Federico Derman
Auxiliares dibujantes, Arqs. Florencia Meucci, Sabrina Galarraga, Cecilia Pellegrini, Ignacio Cuenca, Guillermina Aguilera y Nicolás Vaz Ferreira
Auxiliares administrativos, Cp. Victoria Tinnirello e Ignacio Puntin.
Asesora administrativa contable, Cp. Ángeles Brunori
Responsable de publicaciones, DG. Raúl Sordoni
Colaboradores, Directora de Proyectos Especiales, Arq. Marianela Motkoski y *Auxiliar de Proyectos Especiales*, Arq. Martín Cabezudo
Asesor en Recursos Ambientales, Ing. Ambiental Andrés Carbajo
Secretaria, Jorgelina Ruiz

EQUIPOS TÉCNICOS ENTIDADES COLABORADORAS

Asesores Urbanísticos CONICET, Dr. Arq. Pablo Elinbaum y Dra. Arq. Cecilia Galimberti

Asesores Urbanísticos Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD). UNR, Arqs. Silvia Dócola y Alicia Mateos
Auxiliar de Coordinación Urbanística FAPyD. UNR, Arqs. Pablo Mazzaro y Virginia Mereta

Asesores en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano INTA, Cristina Mondino Med. Vet. Ezequiel Bertozzi, Ing. Ftal. Francisco Cardozo, Ing. Agr. Luis Carrancio, Ing. Agr. Eduardo Casella (Actividad Privada), Med. Vet. Martín Correa Luna, Ing. Agr. Alicia Gadda, Ing. Agr. Guillermo Gerster, Ing. Agr. Juan Ibarlucea, Ing. Agr. María Cristina Mondino, Med. Vet. María Belén Morlacco, Ing. Agr. Rodolfo Tímoni.

Asesores Técnicos Colegio de Arquitectos Provincia de Santa Fe para el Cuadrante Oeste Metropolitano, Arqs. Graciela Rodríguez, Luciano Lisi y Raúl Pérez.

EQUIPOS TÉCNICOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES

Desarrollo y coordinación, Licenciados Natalia Carnovale, Diego Beretta

Responsable Metodológica, Lic. Aneley Berardo

Asistentes, Fernando Laredo, Irene Castagnini, Magda Bergami, Gisela Signorelli, Paulina Teglia, Luciana Bertolacini, Florencia Pisaroni, Victoria López, Jazmín Rodríguez, Aylen Delmonte, Aldana Berardo.

EDICIÓN

Coordinación editorial, Arq. Maira Cimolini, Dra. Arq. Cecilia Galimberti y Arq. Federico Sileo

Diseño Gráfico, Dg. Raúl Sordoni. Sordoni ADV

Ilustraciones, Arq. Luis Lleonart

Corrección y revisión de textos, Dra. Julia Musitano

Imprenta, Akian Gráfica Editora

AGRADECIMIENTOS

Se agradece especialmente la colaboración de las siguientes reparticiones provinciales y de los profesionales consultados en diferentes instancias del proceso de elaboración de los PUL:

Secretario de Desarrollo Territorial y Economía Social, Mauro Casella

Jefe de Área de Proyecto, Delegación Rosario de la Dirección

General de Proyectos de la Secretaría de Recursos Hídricos,

Ing. Raúl Navarro

Asesor en Recursos Hídricos, Ing. Hugo Orsolini

CIOT Comisión Interministerial de Ordenamiento Territorial

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

AA.VV. (1971) Prefectura del Gran Rosario: Análisis preliminar de la estructura física del Área Metropolitana de Rosario. Documentos A&P, FAPyD, Rosario.

CABALLERO, Adrián (Coord) (1991) Proceso de Formación urbano-territorial y dinámica de transformación del Área Metropolitana de Rosario. CFI, Rosario.

GALIMBERTI, Cecilia (2015) La reinención del Río. Procesos de transformación de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario, Argentina. UNR editora, Colección Tesis Doctorales A&P, Rosario.

MATEOS, Alicia (2007) Plan de Ordenamiento Territorial Costa Metropolitana del Gran Rosario. Cordón Sur. Diagnóstico. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

MATEOS, Alicia; DOCOLA, Silvia; PUIG, Mónica (2007) Patrimonio: Del Saladillo al del Medio - Cordón Sur - Costa Área Metropolitana Gran Rosario. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1985a) La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario. Cuaderno N°7 del CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1985b) La interpretación arquitectónica de las ciudades de reciente formación. Cuaderno N°6 del CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario.

MONGSFELD, Oscar (1983) El Área Metropolitana de Rosario y El Pago de los Arroyos. Centro de Estudios Urbanos del Rosario, Rosario

RIGOTTI, Ana María (2007) Plan de ordenamiento territorial. Costa metropolitana del Gran Rosario. Cordón norte, Informe Final. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

RIGOTTI, Ana María; HEREDIA, Elina (2007) Inventario Patrimonio Natural y Construido. Cordón Norte - Costa Área Metropolitana Gran Rosario. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

ROFMAN, Alejandro (1971) Prediagnóstico de la estructura productiva del área del Gran Rosario. Municipalidad de Rosario: Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la ciudad de Rosario, Rosario

Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)

Ibarlucea 2030 : plan urbano local. - 1a ed. - Rosario : ECOM, 2018.

118 p. ; 27 x 24 cm. - (26 Estrategias locales un plan metropolitano)

ISBN 978-987-46812-3-2

1. Planes Urbanos. 2. Ordenamiento Territorial. CDD 711



Editado en la ciudad de Rosario, Sante Fe, en el mes de Marzo de 2018. Se ha hecho el depósito de Ley 11.723
Este libro se terminó de imprimir en Marzo de 2018 en AKIAN GRAFICA EDITORA S.A., Clay 2992, CABA, Argentina.





Acebal
Álvarez
Alvear
Arroyo Seco
Capitán Bermúdez
Coronel Domínguez
Empalme Villa Constitución
Figliera
Fray Luis Beltrán
Funes
General Lagos
Granadero Baigorria
Ibarlucea
Pavón
Pérez
Piñero
Pueblo Andino
Pueblo Esther
Puerto General San Martín
Ricardone
Roldán
Rosario
San Lorenzo
Soldini
Timbúes
Villa Constitución
Villa Gobernador Gálvez
Zavalla



